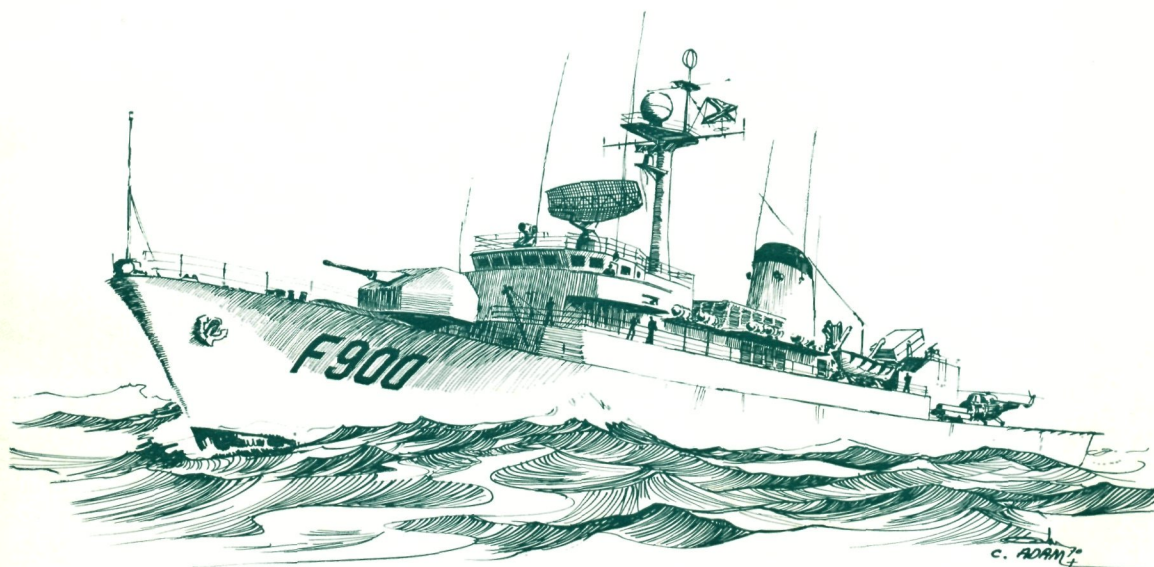


NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - dec. 1970 - revue maritime bimestrielle



PROJET de FREGATE POUR LA BELGIQUE
(C. Adam. Artist impression)

Héraldique à la Force Navale

Nationaal Scheepvaartmuseum

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Modelbouw — Modelisme

Maritiem panorama

Maritieme woordenschat



6



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
L. Hoornaert, J. Hardy, C. Jacobs,
J. Van Beylen, J. Verleyen, H. Rogie,
H. Berkenbosch, V. Segart, G. Gouwy,
J. Demol, R. Prigneaux, P. Benoidt,
R. Harmignies

Photos - Foto's

R. De Meersman, Ph. Grandclaudon

Dessins - Tekeningen

J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 Société Générale de Banque
Oostende - C.P.T. : 40 07 79 Neptunus.

P.R. 1755 - Generale Bankmaatschappij
Oostende - Rek. 40 07 79 Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : J.C. Liénart

Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, W. Pieters,

R. Prigneaux, V. Segart,

A. Van den Driessche, J. Arys,

E. Van Haverbeke



sommaire

inhoud

't winkeltje - la boutique
vœux de nouvel an du chef
d'état major de la force navale

I. lurquin

nieuwjaarswensen van de stafchef van
de zeemacht

I. lurquin

aan u vriend lezer...

à vous amis lecteurs... j.c. liénart

héraldique de la force navale belge

r. harmignies

het nationaal scheepvaartmuseum

j. van beylen

la vie maritime

maritiem panorama

congo waterways

50 ans après

h. rogie

capt. m. piret

j. verleyen

modelbouw - maquettisme

c. adam, daloze

bundesmarine

j. de ridder

marine nationale

I. daneels

woorden uit de zeemanskist

j. dreesen

les amiraux, capitaines et corsaires

de belgique

j.c. liénart

bibliografie - bibliographie

e.a. van haverbeke

bibliographie de la plaisance

p. benoidt

de zeemacht - la force navale

redaction

de reserve - la réserve

redaction

ere-abonnementen -

abonnements d'honneur

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
J. C. Liénart, H. Serruyslaan 14 - 8400 Oostende

Nr 6 - 1970

BOELWERF

N.V.

TEMSE

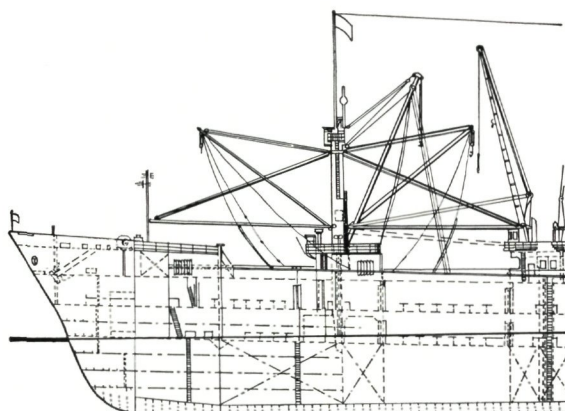
S.A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



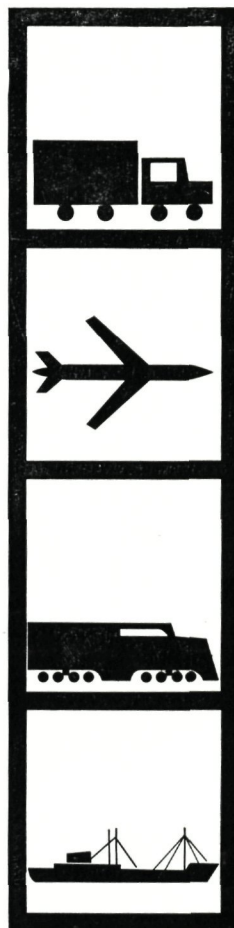
Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL!**

Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aéro-dromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

714813

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

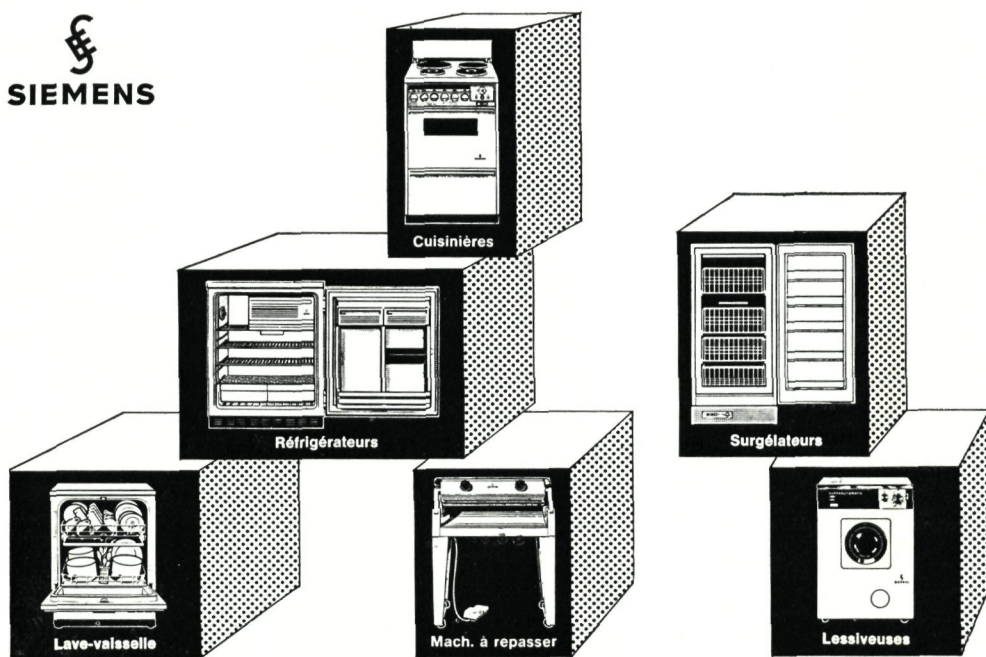
(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

siemens rend la vie plus agréable

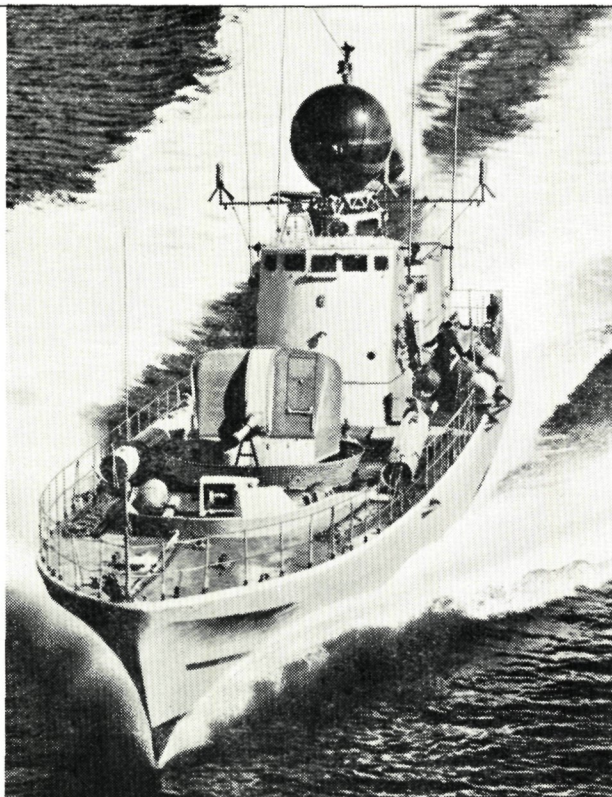


S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met
een M22-radarvuurleidingsysteem

M20

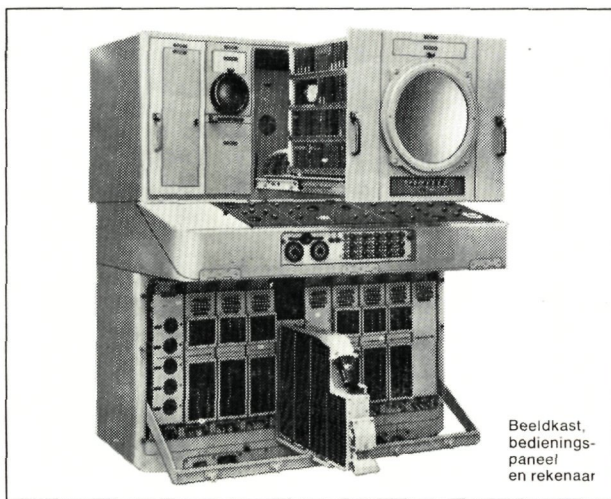
**SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
vuurleiding-
systemen**



eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van *motortorpedoboten tot jagers*.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volgantenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



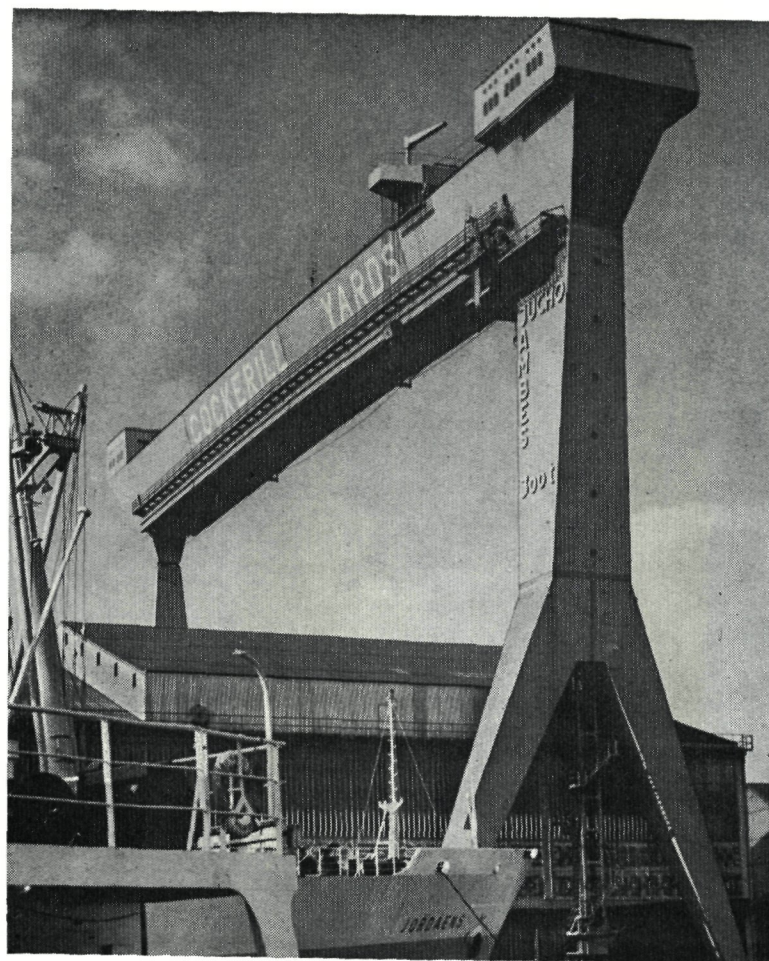
SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGLO

bouwen ◀
ombouwen ◀
herstellen ◀
dokken van schepen ◀
alle industriële werken ◀

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

RADAR AAN BOORD VAN HET LOGISTIEKE STEUNSHIP DE « GODETIA »



GENERAL ENGINEERING & TRADING

naamloze vennootschap

is verheugd over het vertrouwen dat de Belgische Zeemacht haar schonk bij de keuze van de navigatieradar S.M.A., geïnstalleerd aan boord van de GODETIA.

GET is fier dat deze radar sinds 1966 ononderbroken trouwe diensten bewijst.

nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa

Frankrijklei 70
2000 ANTWERPEN



Tel. : (03) 32.42.79
Telex : 3258 2 syncro-
antw-b



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

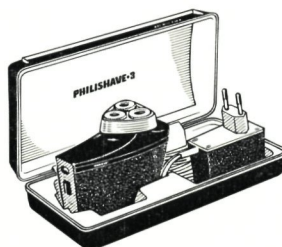
Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
Wavre	tél. 011/255 74

le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.


PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

In the  of the City

BEKAERT

Geschenken
Huishoudartikelen

Ad. Buylstraat, 11

ARTS MENAGERS
Cadeaux

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de Belgique
pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de Belgische onderofficieren
voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

n.v. SIMKENS s.a.

41, Schranslaan — 2210 BORSBEEK

Alle fijne wijnen en likeuren
vertegenwoordigd door

Vins choisis, liqueurs fines
représenté par

C. BEATSE

tél. 02/73.18.66

Bijzondere prijzen voor de leden van de Z.M.

Conditions spéciales pour les membres de la F.N.

drukken is een zaak

beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.

Voor een week-end naar Engeland ?

U kunt het goedkoop dank zij de speciale winterweekendretourbiljetten
geldig op de pakketboten van de lijn

OOSTENDE-DOVER



- ★ Geldig op alle weekends tot 5.4.1971 en van 30.4.1971 tot 17.5.1971.
Heenreis op vrijdag of zaterdag ; terugreis op zondag of maandag van hetzelfde weekend.
- ★ Prijs (heen en terug) :
Oostende-Dover : 380 fr. (2e klasse) — 464 fr. (1e klasse)
Oostende-London : 534 fr. (2e klasse) - 698 fr. (1e klasse)
Kinderen van 9 tot 14 jaar : 50% vermindering.

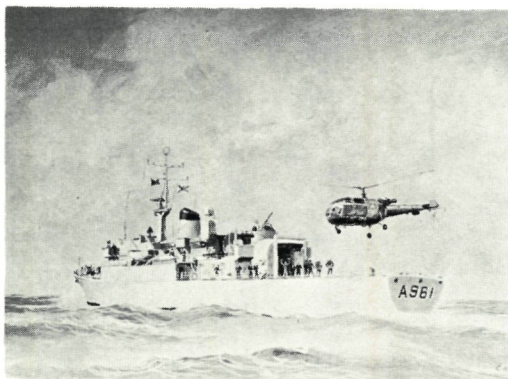
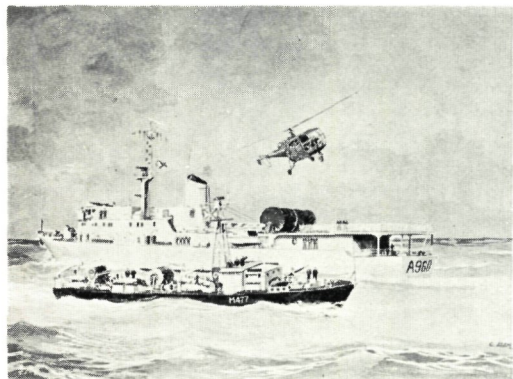
Nadere bijzonderheden :

- Pakketbotendienst, Oostende
- Erkende reisagentschappen
- Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.

**United
Bonded
Stores
Dealers n.v.**

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

***Uit sympathie
Par sympathie***

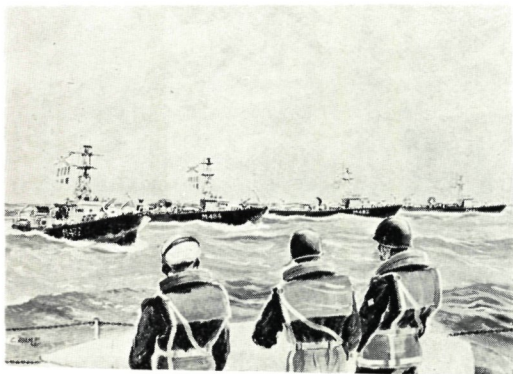


WENSKAARTEN 1971

Gezien het enorm sukses van de wenskaarten 1970, ontworpen door de kunstenaar C. Adam heeft de v.z.w. Neptunus het genoeg U nu reeds de verschijning aan te kondigen van een nieuwe reeks.

Deze wenskaarten stellen de Zinnia, de Godetia een groep MSI en een groep MSC's voor.

Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 38 F + 2 F BTW of 40 F per reeks.

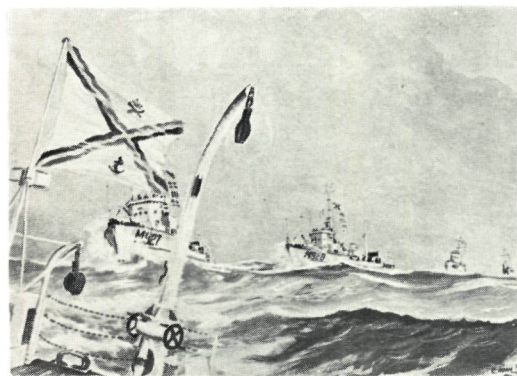


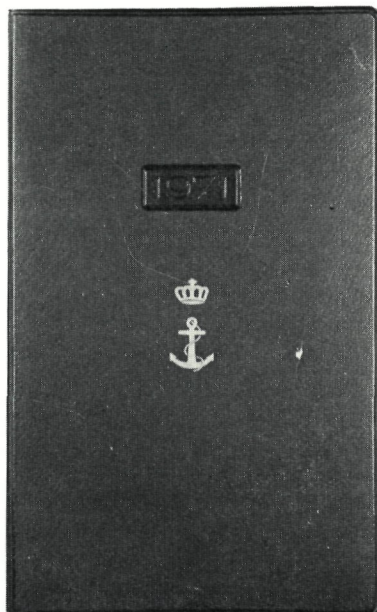
CARTES DE VŒUX 1971

Vu le succès des cartes de vœux 1970, dues au talent de Monsieur Carlo Adam, l'ASBL Neptunus a le plaisir de vous annoncer la parution prochaine d'une nouvelle série.

Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont le Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.

Cette série de cartes peut être commandée chez Neptunus, au prix de 38 francs + 2 fr. T.V.A. = 40 francs.





ZEEMANSAGENDA 1971

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is van af heden te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen:

Alle vlaggen van de wereldvloot en oorlogsmarines. De Vloot 1971 Zeemacht. Afstand in zeemijlen van Oostende naar de voornaamste havens in de Noordzee en van Gibraltar naar de havens in de Middellandse Zee. Omzettafel van Centigrade naar Fahrenheit.

m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,— F. (33,— F + 2,— F BTW) op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN 1971

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu dès à présent chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient encore en quelques planches intéressantes, tous les pavillons des marines marchandes et des marines de guerre; la Flotte de la Force Navale 1971; une Table des distances en milles marins d'Ostende aux principaux ports de la Mer du Nord, et de Gibraltar aux ports de la Mer Méditerranée; une Table de conversion des températures Centigrade en Fahrenheit.

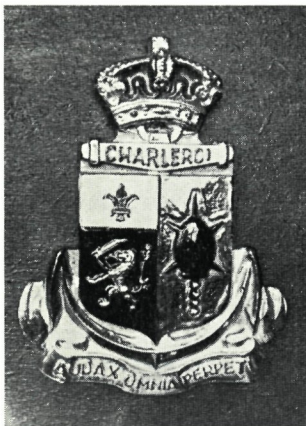
C'est l'Agenda du Marin pour le Marin! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F. (33 F + 2,— F T.V.A.) à notre compte en banque.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels. In keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 150,— F (120,— F + 30 F B.T.W.) plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSSENS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 150 F pièce (120,— F + 30 F TVA) + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.



Momenteel verkrijgbaar —

En magasin —

Zeemacht — Force Navale

Marine basis Zeebrugge —

Base Navale Zeebrugge

Zinnia	Heist
Mechelen	Rochefort
Van Haverbeke	Knokke
De Brouwer	Nieuwpoort
Breydel	Koksijde
Artevelde	Veurne
Truffaut	Turnhout
Bovesse	Tongeren
Charleroi	Audenaarde
Malmédy	Ougrée
Spa	Dinant
Stavelot	Andenne

Bal de gala de la force navale Galabal van de zeemacht

ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE 6ème BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

organisé au profit de ses œuvres sociales
en la Salle des Ambassadeurs du Casino-Kursaal d'Ostende
le VENDREDI 5 FEVRIER 1971 à 21.00 hrs.

Participation de l'orchestre très renommé du Casino-Kursaal «Merino Costa y su Orchesta».

Buffet froid - Bar - Tombola monstre

Lots spéciaux offerts par S.M. le Roi, S.A.R. le Prince de Liège, S. Ex. Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, par le Chef d'Etat-Major de la Force Navale et Monsieur le Bourgmestre de la Ville d'Ostende.

Entrée : 200,— Fr.

Robe du soir
Grande tenue de soirée
Habit ou smoking

Toute demande de cartes d'entrée est à adresser au Secrétariat de l'Association, 6, Brusselselaan à STROMBEEK-BEVER - Tel. 02/79 35 13 (après 19.00 hrs.), et tout versement à effectuer au C.C.P. 10 84 51.

Des cartes d'entrée SANS RESERVATION DE PLACE seront aussi en vente au Casino-Kursaal d'Ostende du 1 au 5 FEVRIER 1971.

VERENIGING VOOR HULPBETON IN DE ZEEMACHT 6de GALABAL VAN DE ZEEMACHT

ingericht ten bate van haar sociale aktiviteiten
in de Ambassadeurszaal van het Casino-Kursaal te Oostende
op VRIJDAG 5 FEBRUARI 1971 om 21.00 uur.

Medewerking van het zeer gekende Orkest van het Casino-Kursaal «Merino Costa y su Orchesta».

Koud buffet - Bar - Reuzetombola

Speciale loten geschonken door Z.M. de Koning, Z.K.H. de Prins van Luik, Z. Ex. de Heer Minister van Landsverdediging, de Stafchef van de Zeemacht en de Heer Burgemeester van de Stad Oostende.

Toegang : 200,— Fr.

Avondkleed
Groot avondtenue
Rok of smoking

Alle aanvragen voor toegangskaarten te richten aan het sekretariaat van de Vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER - tel. 02/79 35 13 (na 19.00 uur) en stortingen te verrichten op P.C.R. 10 84 51.

Toegangskaarten de week van 1 tot 5 februari 1971 ook beschikbaar bij het Casino-Kursaal te Oostende maar ZONDER plaatsreservatie.



Enkele stemmingsbeelden van het succesvolle galabal van verleden jaar.

FORCES ARMEES



Bruxelles, décembre 1970

ETAT-MAJOR GENERAL

Le Chef d'Etat-Major
de la Force Navale

Caserne Prince Baudouin
Place Dailly - BRUXELLES 3

Téléphones : (02)34.93.00 Ext. 720
(02)34.94.00

Chère lectrice, cher lecteur,

J'accepte avec plaisir la proposition que m'a faite la rédaction de NEPTUNUS de vous adresser, en fin d'année, quelques mots.

Je le fais volontiers, car l'occasion m'est ainsi donnée de vous remercier de votre intérêt que vous portez à l'égard de cette revue bimestrielle et de ce fait, à l'égard des diverses activités de la Force Navale.

Ni vu: ni connu! Avec cette paraphrase, je veux souligner le rôle important de NEPTUNUS, qui consiste à informer le public belge et pas mal de lecteurs étrangers de la vie que notre marine mène tous les jours.

Fidèle à sa mission d'information, la revue éditera pendant l'année à venir un numéro spécial dédié au 25ième anniversaire de la Force Navale, fondation qui date du 1er février 1946.

Cet événement en perspective et avec les meilleurs voeux pour l'avenir de notre force, qui nous est chère à tous, je tiens à vous souhaiter, chère lectrice et cher lecteur, une heureuse et prospère année 1971.

L. LURQUIN
Commodore

Chef d'Etat-Major de la Force Navale

KRIJGSMACHT



Brussel, december 1970

GENERALE STAF

De Stafchef van de Zeemacht

Prins Boudewijnkazerne
Daillyplein - BRUSSEL 3

Telefoon : (02)34.93.00 Toestel 720
(02)34.94.00

Geachte lezeres, beste lezer,

Met genoegen aanvaard ik het voorstel van de redactie van NEPTUNUS om, naar aanleiding van de jaarwisseling, tot U enkele woorden te richten.

Graag doe ik zulks, omdat ik U bedanken wil voor de belangstelling die U betoont voor dit tweemaandelijks tijdschrift en meteen ook voor alle activiteiten van de Zeemacht.

Onbekend is onbemind; met dit spreekwoord wil ik de essentiële rol onderlijnen van NEPTUNUS, die erin bestaat het Belgisch publiek en ook heel wat buitenlandse lezers te informeren nopens het dagelijks leven bij onze marine.

Trouw aan haar informatietaak, zal het tijdschrift volgend jaar een bijzondere uitgave wijden aan het 25jarig bestaan van de Zeemacht, waarvan de oprichting teruggaat tot 1 februari 1946.

In het vooruitzicht van deze heugelijke gebeurtenis, en samen met de beste wensen voor de toekomst van onze macht, die ons allen dierbaar is, hecht ik eraan U, geachte lezeres, beste lezer, een gelukkig en voorspoedig 1971, toe te wensen.

L. LURQUIN
Commodore
Stafchef van de Zeemacht

A vous, amis lecteurs...



Nous avons le plaisir de vous annoncer que le prix de l'abonnement à Neptunus ne sera pas augmenté en 1971. Nous vous avouerons avoir poussé un soupir de soulagement lorsque le trésorier, après avoir démonté pour nous le mécanisme compliqué de la T.V.A., nous a prouvé qu'il était possible de garder nos prix inchangés. Nous espérons que cette nouvelle vous réjouira autant que nous et que vous effectuerez votre versement 1971 sans plus tarder afin de nous aider à faire paraître nos numéros sans interruption et nous éviter cette correspondance qui nous gêne: envoyer un rappel est toujours désagréable, le recevoir ne l'est pas moins!

L'année 1971 verra la célébration du 25^{ème}. anniversaire de la fondation de la Force Navale qui fut, en fait, son passage du statut de Section belge de la Royal Navy à celui de force nationale. Toute une série de manifestations est prévue pour fêter dignement ce lustre, Neptunus, consacrera, cela va de soi, des articles à rappeler ce qui s'y passa en ce quart de siècle; mais il caresse aussi le projet d'éditer une plaquette où seraient rassemblés des croquis humoristiques et des dessins qui ont illustré son existence. Oui, ceci est un appel!! Amis lecteurs qui possédez des dessins ou qui en connaissez l'existence, mettez-nous-en sur la piste ou prêtez-en nous pour quelques jours (ils vous seront rendus, c'est juré!); et si vous vous rappelez quelques bonnes histoires, si vous avez eu quelque aventure peu ordinaire dites-les nous, nous publierons tout cela, car il est bon qu'après l'effort et quelle que soit la fierté que nous en ayons, nous riions gentiment entre nous de nos défauts, de nos travers. Vous nous voyez donc, comme à l'accoutumée plein de projets: c'est que de nouveaux amis nous sont venus; nous pourrions ainsi

ouvrir de nouvelles chroniques et nous efforcer d'être plus maritimes encore et plus complets.

Ayez confiance, votre Neptunus sera mieux encore en 71 qu'il n'a été en 70!

* * *

Met genoeg kunnen we u meedelen dat de bijdrage voor 1970 onveranderd blijft. Wij hebben een zucht van verlichting geslaakt toen onze penningmeester — na het ingewikkeld BTW-mechanisme te hebben doorworsteld — kon verklaren dat het mogelijk was de prijs van ons tijdschrift niet te verhogen... oef!

Wij zijn er van overtuigd dat dit nieuws u zal verheugen en u er — misschien — zal toe aanzetten uw bijdrage voor 1971 onmiddellijk over te schrijven.

Een dergelijke spontane betaling zou ons heel wat administratief werk besparen en ook vermijden dat wij aan onze lezers soms twee of drie herinneringen moeten sturen, iets wat voor u en voor ons minder aangenaam is.

1971 wordt «het» Zeemachtjaar bij uitstek. Op 1 februari a.s. is het juist 25 jaar geleden dat de Zeemacht boven de doopvont werd gehouden. Vanzelfsprekend zal dit feit duchtig worden gevierd!! Ook Neptunus zal door een speciaal nummer deze 25e lente van de Zeemacht in de bloemen zetten.

Voor dit «verjaardagsnummer» doen wij hier een oproep aan al onze lezers fotomateriaal, herinneringen, artikels, m.a.w. alles wat betrekking heeft op het 25-jarig bestaan van onze Zeemacht, wordt ongeduldig ingewacht op de redactie! Dit jubileumnummer moet en zal een huldenummer worden. Een nummer beter dan de vorige. Een nummer de 25e verjaardag waardig! Daarvoor rekenen wij echter op uw medewerking.

Aan U, vriend lezer...



NATIONAAL

SCHIEPVAART

MUSEUM

Wie Antwerpen bezoekt komt voorbij de Groenplaats en de Grote Markt uiteindelijk terecht aan de Schelde. Iedereen merkt daar dadelijk het Steen op, vroeger genaamd «'s Heren Steen», het oudste gebouw van Antwerpen, dat een deel was van de voormalige burcht van Antwerpen, de kern waaromheen de hedendaagse stad gegroeid is.

Recente opgravingen brachten talrijke sporen en overblijfselen van een nederzetting uit de Romeinse en Gallo-Romeinse tijd aan het licht. De Noormannen stookten in 836, de reeds in een akte van 694 genoemde vesting af. Zij werd echter in de 9e eeuw herbouwd en de grondvesten van het huidig gebouw dateren uit deze periode. Deze vesting lag als een bolwerk op de grens van het Duitse keizerrijk en het Franse koninkrijk en kende een bewogen geschiedenis. Talrijke gekroonde hoofden verbleven er en ze doorstond ook enkele belegeringen. In het begin van de 16e eeuw was het gebouw in staat van verval geraakt en in opdracht van Keizer Karel V werden herstellingswerken uitgevoerd door de Antwerpse bouwmeesters Domien De Waghemakers en Rombout Keldermans, dezelfde die o.m. ook aan de Antwerpse kathedraal werkten. Het wapenschild en de kenspreuk van Keizer Karel prijken op de mooie loggia boven de ingang van het gebouw. Even weze vermeld dat deze loggia zopas geheel gerestaureerd werd.

Nog altijd wappert bij feestelijke gelegenheden op één van de oude nog bestaande torens een zwarte vlag met gouden leeuw, dit sedert 1481, toen als gevolg van een verdrag tussen de regerende vorsten en de Stad Antwerpen overeengekomen werd dat deze Brabantse vlag «eeuwelick duerende» op het Steen zou wapperen.



J. Van Beylen

Het Steen kende vele bestemmingen en was achtereenvolgens kwartier van de burchtheer, gevangenis (tot in 1823), zaagmolen en visopslagplaats, tot de Stad Antwerpen het gebouw aankocht in 1842. In 1864 werd er een Museum van Oudheden in ondergebracht, het eerste Antwerpse museum. Een nieuwe vleugel werd bijgebouwd in 1890. Eén der grote zalen van dit nieuwe deel was sedertdien voorbehouden aan een vrij grote verzameling scheepsmodellen.

Naar aanleiding van een «Scheldetentoonstelling», die in 1925 te Antwerpen gehouden werd, spraken verschillende Antwerpse personaliteiten de wens uit een bestendig Scheepvaartmuseum op te richten. De heer E. Beuckeleers-Donche, scheepsbouwer te Antwerpen, spande zich sterk in voor de verwezenlijking van dit streven, met het gevolg dat het «Stedelijk Scheepvaartmuseum» in 1927 kon opengesteld worden in een vleugel van de Rijkshandelshogeschool. Niet in het minst door persoonlijke schenkingen van de heer Beuckeleers verrijkte het museum voortdurend zijn verzameling. In 1937 moest een vleugel van de Stedelijke Nijverheidsschool betrokken worden. De ligging ervan was niet van aard de instelling grote levenskansen te geven. Bij het uitbreken van de oorlog werd het grootste gedeelte van de verzameling, samen met de scheepvaartafdeling van het Steen, verpakt en opgeborgen in een leegstaand historisch gebouw uit de 16e eeuw — het Hessenhuis — waar ook nog allerlei andere magazijnen en werkhuizen gevestigd waren. Niettegenstaande de ongunstige omstandigheden bleek de verzameling niet onherstelbaar beschadigd toen deze bergplaats ontruimd werd in 1948.



Een van de prachtige zalen van het museum.

Restauratiewerken werden toen reeds aangevat aan enkele scheepsmodellen.

Door een reorganisatie van het Antwerps museumwezen behoorde het Stedelijk Scheepvaartmuseum voortaan tot de «Oudheidkundige Musea» waarbij verschillende musea onder de leiding van één conservator kwamen.

Ondertussen was door de bemoeiingen van het Antwerpse stadsbestuur in samenwerking met de in 1939 gestichtte v.z.w. «De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum» en de «Marine Academie» een overeenkomst bereikt met de Staat waarbij het Stedelijk Scheepvaartmuseum een Nationaal Scheepvaartmuseum werd en de Staat er in toestemde zijn maritieme verzameling af te staan aan de Stad Antwerpen. De bestaande verzamelingen werden nu ondergebracht in het Steen dat voortaan het onderdak voor het Nationaal Scheepvaartmuseum zou zijn. Tevens werd door de Staat een speciaal krediet uitgetrokken voor de vergroting van het bestaande gebouw. Deze overeenkomst wentelde ook het gevaar af dat het Nationaal Scheepvaartmuseum te Brussel zou opgericht worden. Ondergetekende kreeg toen opdracht het Nationaal Scheepvaartmuseum in te richten. In 1952 werd de nieuwe instelling geopend in aanwezigheid van de heer P.W. Segers, toen Minister van Verkeerswezen.

Reeds in 1953 werd een aanvang gemaakt met de verbouwingswerken, waardoor het grootste deel van het gebouw voor het publiek gesloten bleef. De in 1890 gebouwde vleugel werd gesloopt en vervangen door een meer voor het doel geschikt gebouw met twee grote tentoonstellingszalen, waarbij ook voorzien waren een grote lift, ruime bergplaatsen, een werkplaats. In het niet gesloopt torengedouw werden verschillende kamers voorzien ten behoeve van het museumbeheer en een leeszaal. Een boekenbergplaats

werd gegraven naast de bestaande (bovengrondse) kelders waarin een bergplaats voor plans, kaarten en een iconografische verzameling ondergracht werden. In 1958 kon het Nationaal Scheepvaartmuseum definitief heropend worden in aanwezigheid van Z.K.H. Prins Albert.

Er dient onderstreept dat de Stad Antwerpen instond voor de gehele bemeubeling en uitrusting van het museum — en niettegenstaande de staatstoelage — ook voor een groot deel van de bouwkosten. Hierbij werden werkelijk de ruimste middelen beschikbaar gesteld.

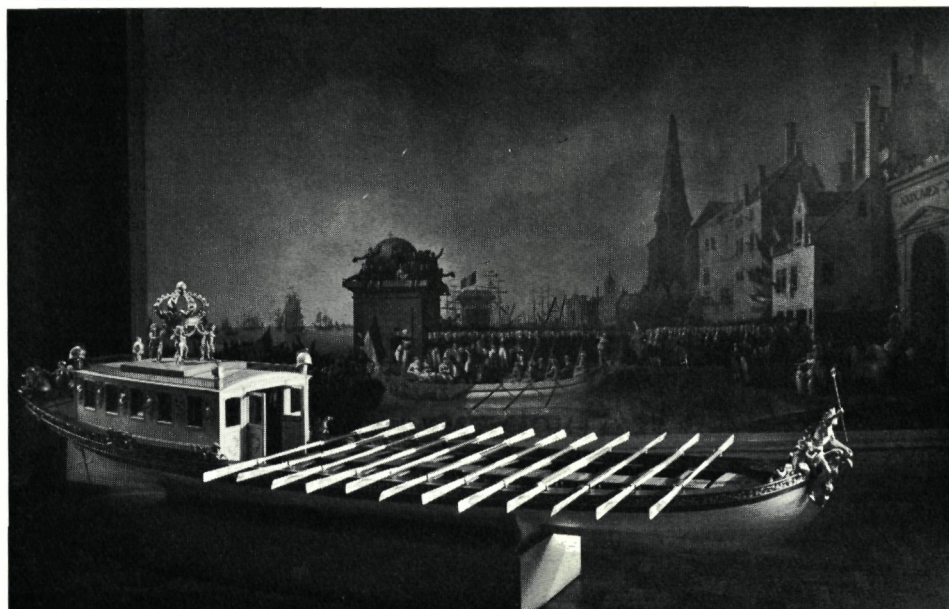
Het zal eenieder duidelijk zijn dat een 16e eeuws gebouw als het Steen — niettegenstaande zijn moderne vleugel — heel wat problemen inzake praktische uitwerking van een tentoonstellingsplan met zich brengt. De oude vleugel bestaat inderdaad geheel uit kleinere kamers, zonder uitzondering met elkaar verbonden door trapjes en trappen. Deze museologische hinderpaal was ons probleem maar bleek een charmant verschijnsel te zijn voor de bezoeker, behalve dan voor de alleroudste. In het Nationaal Scheepvaartmuseum telt ook het gebouw als bezienswaardigheid. Bovendien kan de ligging ervan ideaal genoemd worden, vlak tegen de Schelde, met haar druk scheepvaartverkeer. Het bezoekersaantal mag dan ook bevredigend genoemd worden. Het museum is overigens gratis toegankelijk en bereikt ieder jaar ruim 150.000 personen.

De opstelling van de verzameling werd systematisch ingedeeld, dit in functie van de 13 zalen van het gebouw wat op zich zelf een beperking meebracht, zeker met betrekking tot de ruimte van bepaalde zalen.

De eerste zaal is een 17e eeuwse bemeubelde en met schilderijen versierde raadzaal, waar ook de bijeenkomsten van de v.z.w. «De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum» en de «Marine Academie» gehouden worden.

Zaal II geeft een beknopt beeld van de ontwikkeling van de Antwerpse haven van een diorama, schilderijen, diapositieven en een groot havenplan waarvan een honderdtal

Model van de staatsiesloep van Napoleon voor zijn bezoek aan Antwerpen in 1810. Op de achtergrond het monumentale schilderij van Mathieu Van Bree dat het bezoek van Consul Napoleon aan Antwerpen in 1803 voorstelt.





Model van een oorlogskotter. Begin 19e eeuw.

verlichte punten met een toetsenbord verbonden zijn, dat door het publiek met graagte «bespeeld» wordt. Hierop aansluitend treft men in de drie volgende zaaltjes een afdeling scheepsdecoratie en zeemansgebruiken aan. Bij de scheepsdecoratie worden roerkoppen getoond, klikken, mastwortels en vleugels, een serie van 10 vlaggeijzers en verschillende beeldhouwde panelen van jachten, binnenschepen en zeeschepen, een stevenfiguur, enz. In deze zaal staat ook een bijzonder fraaie eikehouten slangenkop, uit de 9e eeuw 1). Vermoedelijk is het een stevenversiering van een vikingschip — wie weet van één der brandstichters uit 836. Deze slangenkop werd in 1951 opgebaggerd uit de Schelde. Reeds in 1939 was eveneens in de Schelde een dergelijke drakenkop gevonden, die zich thans in het British Museum bevindt en waarvan het museum een afgietsel bezit.

In de afdeling zeemansgebruiken weze bijzonder vermeld de enkele achterglasschilderijen uit een verzameling van ruim 60 stuks, die het museum bezit, en die een typisch Antwerps schildersprocédé uit de 19e eeuw voor het uitbeelden van scheepsportretten vertegenwoordigen. Vanzelfsprekend zien we er ook de «scheepjes-in-de-fles», maar ook zeemansmodellen, tegeltableaux, snijwerk op walvisbeen, een votiefschip, een paar narwalhoorns en andere godsdienstige en bijgelovige relictten. In de zaal 6 werden enkele pleziervaartuigen tentoongesteld : een boeier, een werfmodel van een statenjacht, een stoomjacht en het moderne oceaanjacht «Omoo» dat in 1952-1954 een reis rond de wereld maakte.

De volgende zaal is bestemd voor de binnenscheepvaart. Enkele modellen roepen een beeld op van de scheepstypen van het bekken van de Schelde, de Maas en de IJzer, naast de Belgische kanaalschepen en de Rijnvaart.

De visserij is een andere afdeling. Wie kennis wil maken met de Zeeuwse vissersvaartuigen kome naar het Nationaal Scheepvaartmuseum. In 1962 werd trouwens een vrij grote tentoonstelling ingericht met als thema «Zeeland schepen en scheepvaart». In deze afdeling staan ook enkele modellen van vissersschepen van de Schelde en de Vlaamse kust. De ruim 10 meter lange tekening van Antoon van de Wyngaerde, «Zelandiae Descriptio» uit 1548-1550, voorstellend een panorama van Zeeland met een zee-partij waarop talrijke 16e eeuwse vissersschepen, zou hier op haar plaats zijn. Het gebrek aan ruimte noodzaakt ons slechts een fotoreproductie te tonen.

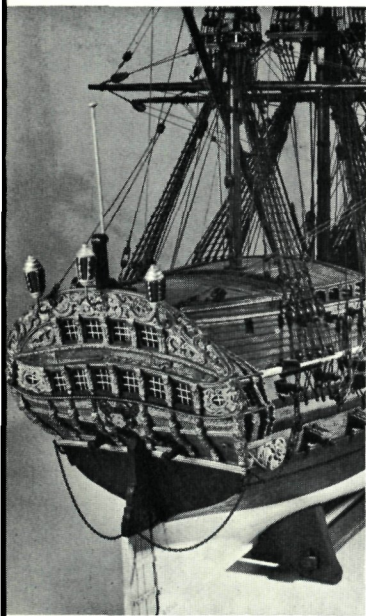
Op de «zolder» is een zaaltje gewijd aan de cartografie. Te vermelden zijn een koperen wereldglobe toegeschreven aan Petrus Plancius en een enig bekend exemplaar van Wagenaar's «Thresoor van de Zeevaart», uitgave 1609. De oudste Antwerpse gedrukte zeekaarten zijn te zien in reproductie naar de enig bekende exemplaren in het Rijksarchief te Groningen 1526 en in de Bibliotheca Augusta te Wolfenbüttel deze laatste van Cornelis Anthoniszoon (1560).

Een tweede «zolder», waaraan het eikehouten dakgebint een bijzonder cachet verleent, wijdt ons in de Zeevaarkunde en geeft een overzicht van de instrumenten : van de Jacobsstaf tot de gyrosextant en van het zeilsteenkompas tot het gyrokompas, van het astrolabium tot de chronometer, het log, het lood, kijkers, enz.

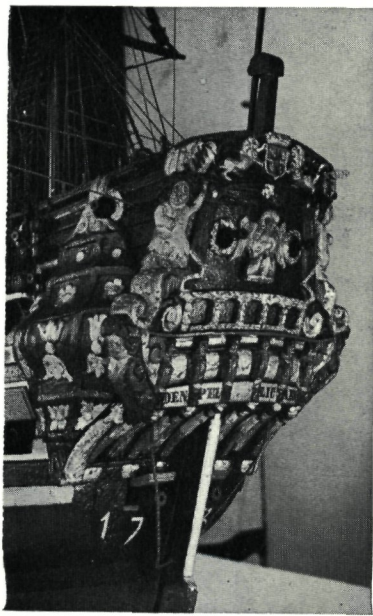
Een grote Scheldemaquette is weer bestemd voor mishandeling door het publiek. Hier wordt de gehele bebakening van de Schelde van Antwerpen tot Vlissingen getoond, de lichtboeien met hetzelfde lichtkarakter als de prototypen.

De inhoud van de eerste zaal van de nieuwe vleugel tracht aan de bezoekers een idee te geven van de ontwikkeling van het schip in het westen, van de primitieve scheepsvormen tot de «Savannah». Hiervoor werden aangewend : modellen, reconstructies en eigentijdse, speciaal ontworpen kaarten en beeldgrafieken, werkende machines en voorwerpen die bij de onderscheiden perioden horen en waarbij het Belgisch aandeel onderstreept werd waar mogelijk.

Model van het Oostindisch Compagnieschip «De Jonge Jacob» 1724.

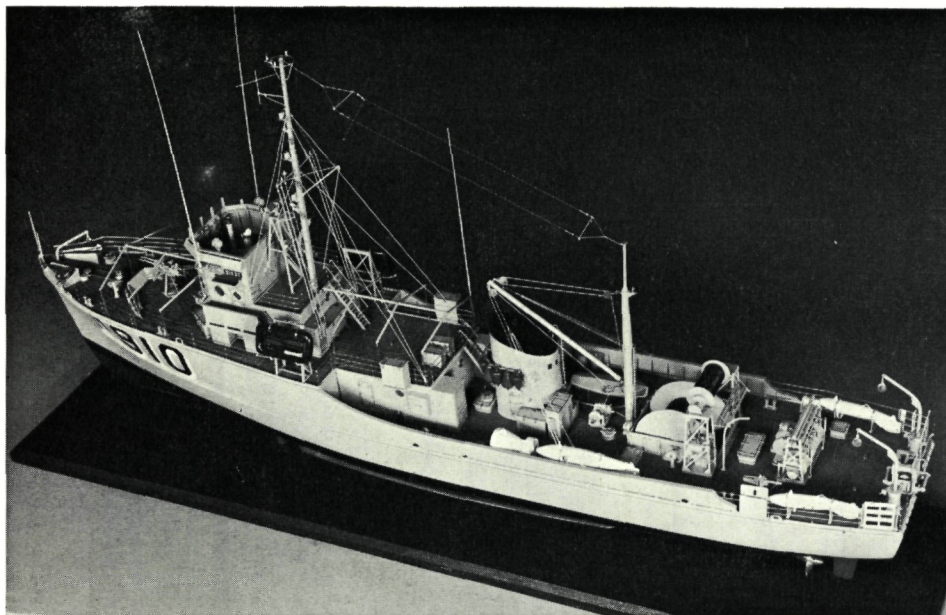


Hakkebord van het bewapend schip «Den Pellicaen» 1703.

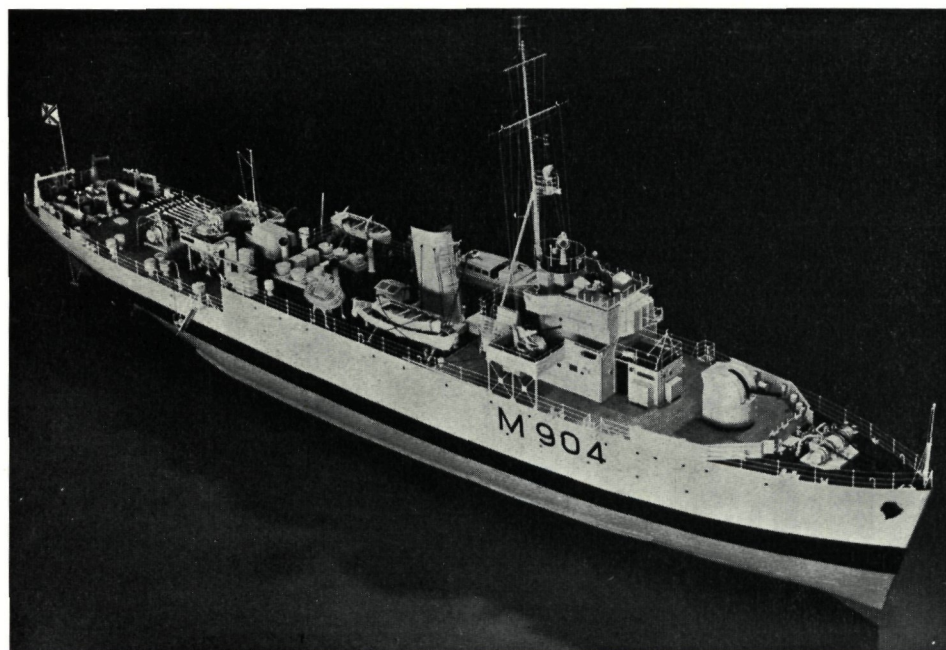


Voorschip van het lineschip «Cesar» gebouwd op de scheepswerven van Napoleon te Antwerpen, 1807.





Ook de Zeemacht is vertegenwoordigd in het museum : de M904 Alg  rine «De Brouwer» en de kustmijnen-
veger M910. Misschien een tip voor de deelnemers aan de wedstrijd modelbouw...





Monogrammist P.N. De driemastbark «Aigle» van Oostende 1841.
Achterglasschilderij.

De tweede zaal van de nieuwe vleugel sluit in zekere mate aan bij de vorige maar is uitsluitend gericht op de eigen geschiedenis ter zee. Hier staan ook een aantal bijzonder fraaie scheepsmodellen tentoongesteld als het Oostindische Compagnieschip «Oostrust» in 1721 gebouwd te Amsterdam, het lineschip «Cesar» te Antwerpen gebouwd in 1807 voor het «Escadre de l'Escaut» van Napoleon en later overgelaten aan Nederland waar het de naam «Prins Hendrik» voerde. Verder een drie meter lange driemastgaljoot uit de 18e eeuw, fraaie modellen van een hardlopergaljoot, een oorlogskotter, een brik, en verschillende oudere stoomschepen.

Showstukken, die vooral het grote publiek aanspreken, zijn het schilderij van Mathieu van Bree (6 m x 3 m), voorstellend de intrede van Consul Napoleon te Antwerpen in 1803 en een model op schaal 1 : 4 van de staatsiesloep die te Antwerpen gebouwd werd voor het bezoek van Keizer Napoleon in 1810. Onlangs werd een vijf meter lang model van een modern vrachtschip opgesteld dat in de toekomst zal ingericht worden voor het laden en lossen van vracht, andermaal in beweging te brengen door het publiek. In deze zaal vindt men ook de relikten van de Zuidpoolexpeditie van de «Belgica» (1897-1899) die voor het eerst een Antarctische overwintering doormaakte.

In het laatste zaaltje worden enkele van de laatste aanwinsten tentoongesteld. In de hele opstelling werd getracht het publiek — de leek — bij de zaak te betrekken en hem duidelijk te maken wat de rol en de betekenis was, in de voorgestelde periode, er is naar gestreefd enkel het essentiële te tonen, en de tentoonstelling zo overzichtelijk en luchtig mogelijk te houden.



W. Wieden. De haven van Oostende. 1814
Achterglasschilderij.

Het geheel is dus zover als mogelijk was, didactisch opgevat, wat niet wil zeggen dat de specialist er zijn gading niet zal vinden. Maar deze laatste kan ook terecht in de bergplaats waar zowat dezelfde hoeveelheid van het tentoongestelde opgeslagen is. De bibliotheek met ruim 22.000 nummers staat ook te zijner beschikking. Hier kunnen ook de naar schatting 30.000 stuks iconografie geraadpleegd worden, naast het even grote aantal scheepsplans. De bibliotheek is open van maandag tot vrijdag van 9 tot 12 en van 13 tot 16 u.

Vrijwel uniek zijn ook de viertalige onderschriften bij de voorwerpen. Wij koesteren ook het plan in de nabije toekomst ook gebruik te maken van kleine draagbare bandopnemers om — ook in vier talen — zowel de enkeling als groepen de gewenste verklaringen over de tentoonstelling te geven.

Wij kunnen niet nalaten even de aandacht te vestigen op de v.z.w. «De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum». Deze vereniging vierde in 1964 haar 25-jarig bestaan en heeft in grote mate bijgedragen tot de oprichting van het Nationaal Scheepvaartmuseum. De «Vrienden» hebben zich talloze malen echte vrienden getoond door het museum zowel moreel als financieel te steunen voor het verwerven van verschillende grote en kleine aanwinsten. Voor een klein bedrag kan men lid worden van deze vereniging.

De «Marine Academie» waarvan de zetel ook in het Steen gevestigd is, steunt van haar kant het museum op efficiënte wijze. Het iconografisch archief (ruim 6.000 foto's) en de bibliotheek van dit genootschap hebben eveneens een plaats in het museum. De jaarlijkse «Mededelingen» van het genootschap worden ter beschikking gesteld als museumpublicatie voor ruildoeleinden met andere instellingen.

Indien U te Antwerpen komt, loop dan eens even aan. Het museum is open alle dagen — behalve maandag en op enkele grote feestdagen — van 10 tot 17 uur.



Les **navires de soutien logistique**, portant un nom de fleur, arborent celle-ci dans leur blason ; il y a ainsi le GODETIA et le ZINNIA.

Les **bâtiments de recherches océanographiques** mettent dans leur blason un animal marin ; le ZENOBE GRAMME a ainsi un hippocampe ; le MECHELEN, qui est un ancien dragueur côtier, a remplacé la mine marine par un dauphin, lors de son changement d'affectation.

Les **dragueurs de mines océaniques et chasseurs** ont le nom d'une personne. Si celle-ci ou sa famille ont des armoiries, leur écu et leur devise sont repris par le navire (moyennant autorisation de la famille si elle existe encore), c'est le cas de l'ARTEVELDE, du BREYDEL et aussi du DE BROUWER. Si le personnage n'a pas d'armes, l'emblème du navire peut comporter un rappel du blason de la ville marraine, soit avec un insigne repris au navire prédécesseur comme le VAN HAVERBEKE qui a les pistolets de l'ex-Ready de la Royal Navy avec le château de Vilvorde, soit avec un insigne allégorique : le DUFOUR porte deux sabres d'abordage et le St Michel de Bruxelles, le TRUFFAUT a un rencontre de taureau et le perron de Liège. S'il n'y a pas de blason familial et pas de parrainage, on rappelle la carrière du personnage : le BOVESSE porte le masque de lion, emblème de l'armée belge et un chevron renversé formant le V de la victoire espérée de 1940 à 1945, dans un champ d'azur, rappel de la couleur traditionnelle du parti auquel appartenait cet homme d'Etat.

Les dragueurs de mines de moindre tonnage portent le nom d'une localité et en reprennent le blason avec un signe distinctif variant selon la classe du bâtiment.

Les **dragueurs de mines côtiers** ont un parti, le 2 d'argent à la mine marine de sable ; tels sont les blasons des dragueurs HEIST, KNOCKE, KOKSIJDE, NIEUWPOORT (*), ROCHEFORT, VERVIERS et VEURNE. Font exception : le SPA où l'on a remplacé l'inesthétique niche du «pouhon» spadois par les seules couleurs de la localité avec la mine à senestre et le STAVELOT pour lequel on n'a repris que le loup du blason de la ville sans le St Remacle, et où la mine est posée en pointe.

Les **dragueurs de mines de petits fonds**, chargés du déminage des estuaires et des ports, combinent le blason de la localité avec un champ d'azur plain ou meublé d'argent. Le DINANT et le TURNHOUT portent parti au 2 d'azur plain ; le TONGEREN a un chaussé d'azur. Les dragueurs ANDENNE, HERSTAL, HUY, LOKEREN, MERKSEM, OUDENAARDE et OUGREE combinent le blason des localités avec un champ ondé, d'azur et d'argent. Le SERAING porte en bordure un «jig sweep» ou câble magnétique employé pour faire exploser les mines ; le VISE place au premier canton de l'écu un flotteur de câble de dragage (appelé familièrement «cochonnet»).



marine

héraldique heraldiek



HERALDIQUE DE LA FORCE NAVALE BELGE

R. HARMIGNIES

Jusqu'en 1967 différents navires de guerre belges ont utilisé le blason des villes qui les avaient adoptés ; ainsi le LtV BILLIET portait l'écu d'Anvers, le LECOINTE celui d'Ostende, le BREYDEL celui de Bruges et le DUFOUR celui de Bruxelles. En vue de doter chaque unité d'armoiries particulières, une commission héraldique fut instituée au sein de l'Etat-Major de la Force Navale le 12 décembre 1966, à l'initiative du Service de l'Information et des Relations publiques de cette Force.

La première tâche de la commission consista à établir un règlement héraldique, qui fait l'objet de l'ordre général FN/BLA 1 du 1er mars 1967. Les principes qui ont guidé les auteurs du règlement sont les suivants : garder le souvenir du personnage qui a donné son nom au navire, nouer des liens entre la Force Navale et les villes et communes belges qui ont parrainé les unités, maintenir vivace l'histoire du bâtiment, développer les sentiments de solidarité et de tradition des équipages, renforcer les liens entre le marin et son bateau.

Quant à la procédure, elle prévoit que les commandants présentent leurs projets à la commission, qui fait part de ses remarques et établit éventuellement un contre projet. Une fois l'insigne approuvé par le Chef d'Etat-Major, il peut être utilisé par l'unité et être reproduit sur les objets lui appartenant.

L'emblème, qui doit être conforme aux règles héraldiques, est figuré dans un écu posé sur une ancre à jas d'or timbrée, au-dessus de l'organeau, de la couronne royale, le nom de l'unité figurant en lettres de sable sur le jas ; une devise, de sable sur un listel d'or, soutient le tout. Le blason lui-même doit être en rapport avec le nom de l'unité ou de son parrain.

Confrontée avec les premiers projets, la commission fut rapidement amenée à élaborer elle-même les blasons selon un système cohérent, à les faire accepter par les commandants d'unité, puis approuver par le Chef d'Etat-Major.



Les **unités non navigantes**, bases, groupements, centres et commandements, ont également droit à des armoiries. Celles-ci comportent d'une façon ou d'une autre un rappel du blason de la ville où ces unités ont leur siège. Le Commandement maritime d'Anvers (COMARANT), dont le domaine va jusqu'au canal de Gand à Terneuzen, combine Anvers et Gand en parti sous un chef allégorique ; le Commandement du port d'Ostende (NAVCOMPORTOST) brise les armes de la ville en remplaçant la clé en pointe par un navire. Le Commandement du port de Zeebrugge (NAVCOMPORTZEB) ainsi que le Groupement d'Instruction et d'Entraînement (COMIENAV), également à Zeebrugge, ont le blason de Bruges en franc-canton d'un écu d'azur à la barre d'argent, cette barre symbolisant le môle du port. Le Groupement opérationnel (COMOPSNAV) à Ostende, reprend seulement une clé du blason de la ville brochant sur un taillé d'azur et d'or figurant le littoral ; la Base de Nieupoort arbore le navire des armes de la ville. L'École de la guerre des mines (EGUERMIN) à Ostende porte un coupé de gueules et d'or, qui est le drapeau de la ville, avec une roue de gouvernail, deux mines et l'étoile de l'O.T.A.N. en abîme. Seul le Groupement logistique (COMLOGNAV) a un blason purement allégorique avec un pélican et une flottille.

Les devises des unités peuvent être celles du personnage ou de la localité qui donne son nom au bateau : le BREYDEL a «Breydel U tonghe oudt en jonghe», DE BROUWER port «Duc in altum», ROCHEFORT «Fortis ut rupes». A défaut d'une telle devise existante, il est attribué une devise allégorique en latin ; le VAN HAVERBEKE rappelle son ancien nom de «Ready» par sa devise «Semper paratus» ; EGUERMIN fait un joli jeu de mots avec le nom d'Ostende : «Non ostento sed ostendo».

Les premières armoiries navales ont été reconnues à partir du 26 mai 1967, les dernières fin mai 1970. Au fil des mois, on était arrivé à cette situation que la plupart des unités de mer et à terre portaient armoiries, mais que la Force Navale n'en avait pas. Cette lacune fut comblée en dotant la F.N. d'un blason reproduisant son pavillon, tel qu'il est décrit dans l'arrêté du Régent du 23 février 1950. L'écu est posé sur l'ancre surmontée de la couronne royale et soutenu de la devise «Non multa sed multum» ; il est supporté, dans le modèle des grandes armoiries, par deux lions marinés d'or tenant chacun une bannière tiercée en pal de sable, d'or et de gueules. La Réserve de la F.N. remplace les lions à bannière par deux dauphins d'argent.

(*) La hallebarde a été remplacée par un mât pavillonné, comme dans les anciens sceaux de la ville de Nieupoort.





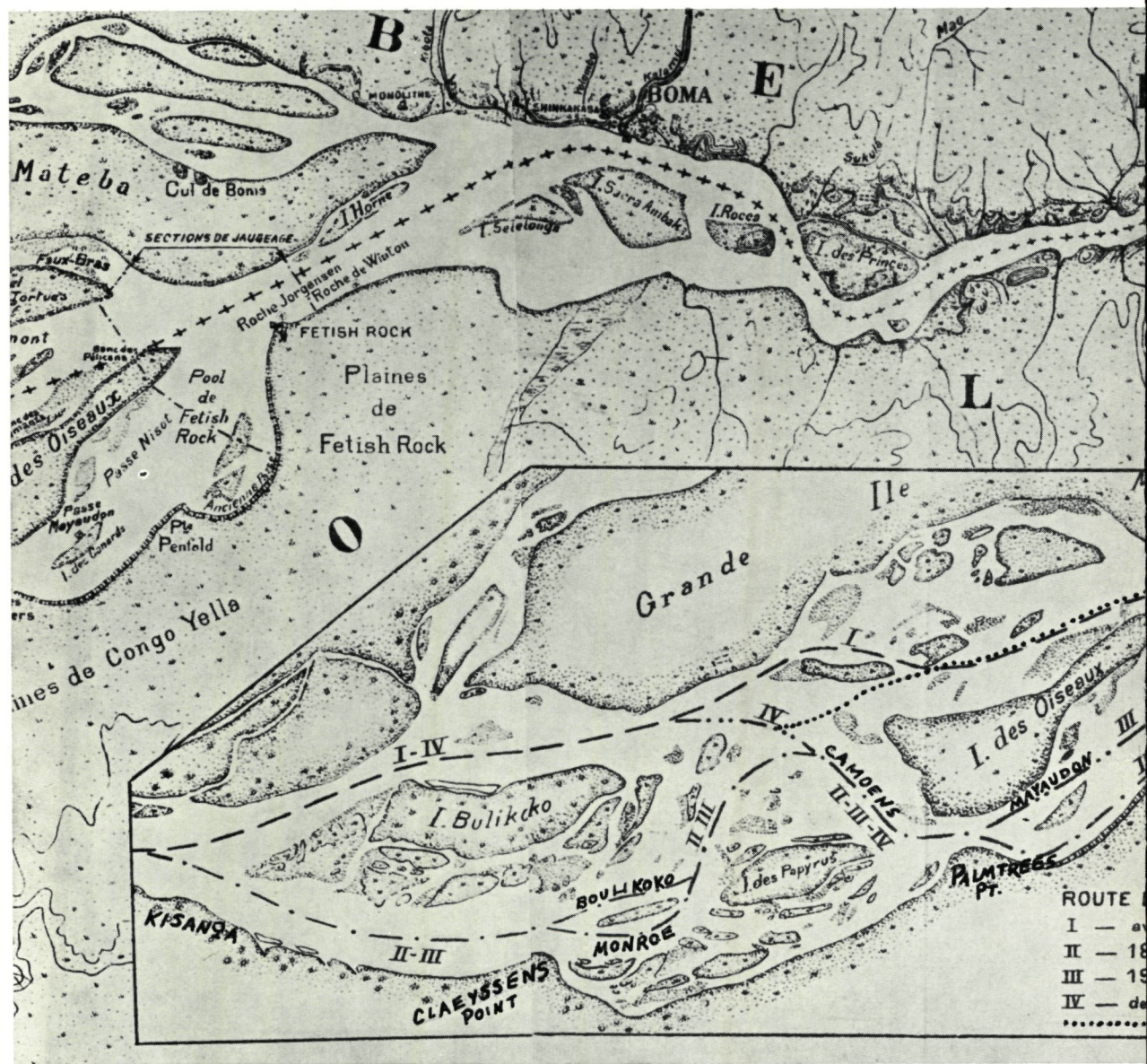
CONGO WATERWAYS

PILOTAGE AND HYDROGRAPHY ON THE CONGO RIVER ESTUARY (continued) :

Now that we have seen the pilot come on board and heard his numerous queries (most of which being only made, obviously — it is repeated — to ships not coming regularly to the Congo), it is time that more be said about this indispensable person :

Some aspects of his ability and some facts about his work have been borrowed from a very interesting American book «Towboat river», written many years ago by Edwin and Louise Roskam, to which the writer has added his own experience :

«To become a pilot a man must make his memory over. He must change its whole nature until, in his thinking, there is an instant and precise association between the shape of the shore, the depth of the water and the time. The names of things must always be sharp and clear and permanent, standing there against a whole world of changing factors — the shifting channel, the caving bank, small islands, sandbanks (both dried-up and covered by water (the outline of the latter being clearly visible to an experienced pilot in calm weather and unruffled waters on a clear day), that are forever being eaten away on one side and augmented on the other, sand-bars that grow and diminish with every change of water, eddies and whirlpools. A well-posted pilot has a whole set of charts and results of surveys in his mind, each marked with the latest information, their date and the stage of tide — without forgetting the soundings that he may have taken himself — and upon them are drawn very accurately all the constants, the lightes buoys and beacons, the navigation aids and leading-marks.





BIEF MARITIME DU CONGO

ECHELLE : 1/200.000

Sources:

- Cartes au 1/50.000 levées et publiées par le Service des Voies Navigables (1933-1935)
- Levé aérien des criques entre Banana et Malela effectué par la Sabena en 1929
- Carte du Rambler pour la rive sud à l'ouest du méridien de Banana, les criques portugaises et la fosse profonde (sondages en mètres).

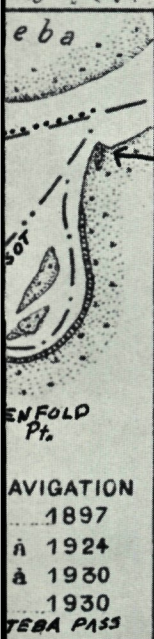
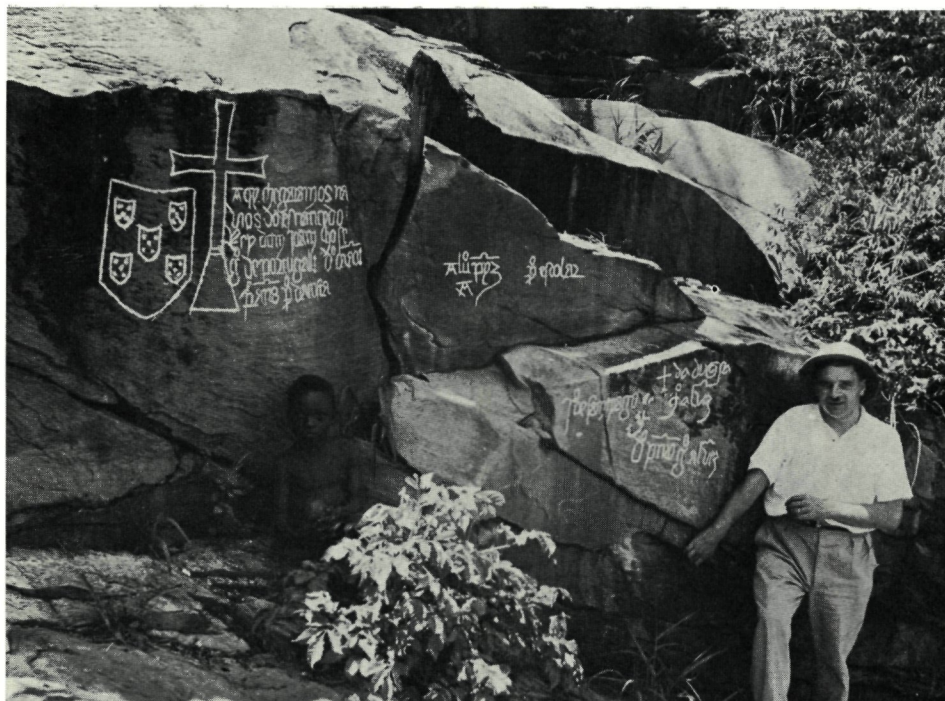


PLANCHE: I



As described in the first article of this chronicle, we know that DIEGO CAO discovered the mouth of the «Zaire» in 1482 (Zaire being a corruption of a native word meaning «great river»). Diego Cao landed on the left bank, which later became Angolese, as it still is now, and, so as to assert his taking possession in the name of his King John II, he set up, on this small peninsula called «Padron Point», a monolith — or Padrao (in Portuguese) — crowned by a cross and showing Portugal's coat of arms. This photo taken by E.-J. DE-VROEY shows this historical monument and inscriptions. On the right stands Georges PUISSANT more of whom will be said later as we arrive at MATADI.

All this the pilot carries with him, stored up and classified in a habit of remembering which makes it impossible for him to tell a story without including the place, the day and the hour. When a riverman talks of «learning the river» this is what he means : an operation on the mind, a complete re-education of the habits of observing and storing what has been observed. An apprentice-pilot must learn much more than the shape of a river. He has to remake himself. He has to learn the same things that a newly blinded man has to learn to remember what he used to miss, to train new reflexes, to establish radically new connections between his brain and his senses.

«The first thing the apprentice-pilot has to learn is the enormous array of constants, the permanents that stay in place in and along the river. He's got to learn those, not merely by name, not merely in sequence ; he's got to drive them into his mind until they become spikes in the very flesh of his memory, imbedded, with a name and form, individual and unmistakable, characteristic and recognizable in night of fog. They the pegs on which some day he's going to have to hang a quick decision, a decision that, should it be mistaken, might easily bring disaster.

There are literally hundreds of place-names, bends, points and lights to be remembered in every stretch of river :

Padron Point, Stella bank, Rambler, Scotchman's Head, Smuggler's Pass, Boulukoko Islands, Hippopotamus Island, Papyrus Island, Camoëns Pool, Palm-trees Joint, Bird Island, Fetish Rock and innumerable others, perhaps less picturesquely named, but no easier to recall. Before he becomes a fully licensed pilot, the apprentice-pilot has to have a thorough knowledge of the river without having to consult anything. In certain matters, such as the effect of varying conditions and local eddies (and whirlpools) on steering

and berthing ships, the pilot's knowledge is gained by experience which cannot be gained from books.

Sang-froid, supported by quiet confidence in one's knowledge and ability, is a great asset. He must be a well educated man, adaptable and a good mixer too, for his duties will bring him in contact with excitable Latins, phlegmatic Dutchmen and Scandinavians, lackadaisical Yanks, but he himself must ever remain calm and unperturbed no matter what the circumstances are.

Apprentice-pilots should keep a pocket size note book in which to enter every detail of local information he gets in regards of tides and depths at the berths and anchorages. Most people find that by writing things down, they also write them on the memory. In any case, such a note-book's usefulness cannot be overstated, especially on items that only crop up on rare occasions.

What constitutes a good pilot is partly illustrated by this anecdote : A captain once remarked to a negro pilot that he supposed that he, the pilot, knew every rock and danger in the area. «No Sah,» replied the pilot, «I only knows where DEY AINT.»

«It takes a long time to thoroughly know a river. There are times when all the river knowledge, all the identification is not enough. Even the best pilots get into trouble, especially in the often shifting and wandering part, between Boulikoko Islands and Fetish Rock. It may happen that a ship be running right between the buoys set out by the buoying service, and to go aground in the marked channel, where the river had built a new silting up during the last few hours (although the navigable channels are sounded every day in the critical passes...).

A pilot cannot work against the river. He's got to work with it. It's a matter of estimating the forces, current, drift and sometimes the wind, rain or fog and drawing an average from the sum of them. The pilot knows the ship's speed, he's studied the river report; he knows where the ship has to go and where are the limits of the channels. Its a lot of arithmetic, but that isn't all of it. The final deciding thing,

Another photo taken by the writer in 1945 of a sun-fish «Mola-Mola» caught at Banana. It weighed approximatively 2 tons and measured more or less 2m x 2m x 1m.

According to the Monaco Oceanic Museum, it only ate invertebrata and plankton. It is of no use either commercially or industrially and cannot be eaten.

It stank so much on the Banana beach that immediately after the photos had been taken, it was thrown back into the sea, well out of any possible return...



the know-how, the feel, is farther down in your gut some place. The pilot steers by it as an airplane pilot flies by the seat of his pants. After the pilot has done all the thinking and the calculating, he reaches into himself and something tells him what to do. It worries him all the time. It's one potential emergency after another. There is no routine and no rule. There are as many ways to run the river as there are pilots.»

The knowledge that the pilot has gathered and the experience on which his work is based are the result of the extensive surveying, dredging and buoying (which includes beaconage) that has been done on the river ever since Captain Boyer's buoyage in 1887...

Historical facts gleaned from several sources (the principal of which being of course the already mentioned «The Lower Congo» (i.e. «Le Bas-Congo»), inform us that the first surveys of the Estuary have been made in 1825 by Captain Owen and in 1875 by Captain Med Lycott (both of the British Navy). These surveys were only extended to about ten miles upstream of Banana and some of their results have been used to draw up the «Rambler's Chart» when in 1899, the British Admiralty instructed H.M.S. «RAMBLER» to establish a general survey from Banana to Matadi. The chart resulting from this survey has been published in London the first time in 1901. In between times scientific soundings off the Congo's mouth have been made roundabout 1885 by the steamer «Buccaneer» during this British ship's surveying in view of connecting St. Paul of Loanda to Europe by submarine cable.

Regular hydrographical surveys began in 1916 by the Navigable Waters Service of the Belgian Congo als follows :

Boma approaches, Ango-Ango roadstead and Fetish Rock pool from 1916 to 1920 by the first Belgian chief hydrographer Jules NISOT. Born at La Louvière on the 14th of May 1875, Nisot was an old Ostend Navigation School pupil. He left for the Congo on the 6th of November 1897 as steamer assistant captain and took the command of the s/s «Hirondelle», the Governor General's yacht. (This steamer had been built in 1891 by Cockerill, had a length of 120 feet, a beam of 20 feet, a moulded depth of 13 feet and had a nine foot draught for an approximate 100 metric tons loading capacity. She had left Ostend under her own power on the 16th of September 1891 under the command of Captain Delporte. In 1895, the «Hirondelle» after coming back temporarily to Europe, left again Ostend in April after being commissioned as the Governor General's yacht. She ceased to sail in 1926 after Prince Leopold's voyage to the Congo but served for many years after as a hydrographic depot unit.

After his second contract, Jules NISOT joined the Scheld's Hydrographic Service in 1906 and passed the hydrographic test.

He went back to the Congo on the 24th of June 1909 to take over the Lower Congo Hydrographic Service and carry out the methods used in the Scheldt and in the North Sea.

Nisot undertook three more contracts in the Congo and went back home at the end of his career on the 27th of April 1920. His publications were particularly appreciated at London's Hydrographical International Conference.

At his return in Belgium, Jules Nisot devoted his time to the professional formation of the Marine's officers and hydrographers and was promoted Director of the Torpedo Corps Naval School. Jules Nisot died in Antwerp on the 6th of December 1923.

Meanwhile his name had been given geographically to a channel downstream of Fetish Rock — Nisot Pass (Passe Nisot) to the opening of which he had largely contributed — and to a small sandbank which he had discovered near the right bank of the Devil's Cauldron — (le Chaudron d'Enfer).

(to be continued)

maritiem panorama

la vie maritime

henri rogie

Le 20 août 1970, devant un parterre de hautes personnalités, les chantiers navals Cockerill Yards à Hoboken procédaient au lancement du porte-conteneurs cellulaire «Dart Europe».

Ce navire, construit pour le compte de la Compagnie Maritime Belge par le truchement de sa filiale, la «Container Marine Belgium», est la plus grande unité de ce type mise à flot dans le monde. Il battra pavillon belge et sera affrété à la Dart Containerline Company Ltd.

«Je te baptise Dart Europe. Que la bonne fortune t'accompagne au cours de tes voyages et que tu portes au loin le renom de notre continent.» Ainsi s'exprima Mme Jean Rey, épouse de l'ancien ministre des Communautés européennes, au moment où elle coupa le ruban symbolique.

Etant convaincus que cet événement portera au loin, non seulement le renom de notre continent mais aussi et surtout la renommée de l'industrie de construction navale belge, nous avons jugé intéressant d'y consacrer la dernière édition 1970 de notre chronique maritime.

LE DART EUROPE.

L'IMPORTANCE DE L'EVENEMENT

La mise à flot de la prestigieuse unité qu'est le «Dart Europe» fut, sans conteste, un événement d'une portée nationale et européenne.

Un événement national.

Sur le plan national, il convient tout d'abord de souligner que le lancement du «Dart Europe», porte-conteneurs cellulaire de 22.800 tdw., est le produit d'une coopération étroite entre les techniciens de la C.M.B. et ceux de Cockerill Yards Hoboken. C'est aussi grâce à l'application des techniques les plus récentes en matière de construction navale qu'il fut possible de résoudre les nombreux problèmes qui se posèrent pour la construction d'un tel type de navire ayant, au surplus, des dimensions géantes. Sa longueur hors tout de 231 mètres et sa largeur hors membres de 30,48 mètres le classent, en effet, dans la catégorie des porte-conteneurs de la deuxième génération.

A l'énumération des perfectionnements techniques les plus récents dont est doté le «Dart Europe» pour assurer un transport transocéanique rapide et économique, on ne peut qu'exprimer son admiration pour

cette grande réalisation économique et technique. Il faut reconnaître la haute qualité des ingénieurs, techniciens et ouvriers qualifiés des chantiers Cockerill qui construisirent cette magnifique unité et rendre hommage aux chefs d'entreprise qui développèrent leurs activités sur le plan international en s'adaptant à l'élargissement des marchés ainsi qu'à l'évolution technique que connaissent actuellement les transports maritimes.

Gigantisme et spécialisation sont les deux principales caractéristiques des transports maritimes modernes. En construisant cette unité hautement spécialisée et de dimensions géantes pour un navire de ce type, notre pays a prouvé qu'il demeure à la pointe du progrès dans le domaine de la construction navale.

Un événement européen.

Le lancement du «Dart Europe» fut aussi, et principalement, un événement à l'échelle européenne. Rappelons tout d'abord que la création de la Dart Containerline Company Ltd remonte à avril 1968, lorsque les trois partenaires, c'est-à-dire la C.M.B., la Clarke Traffic Services de Montréal et la Bristol City Line, décidèrent de réaliser



en commun un système rationnel de transport intégré entre le Continent et le Royaume-Uni d'une part, le Canada et les U.S.A. d'autre part.

C'est le 1er juin 1969 que le consortium entra en service en assurant deux services hebdomadaires au départ d'Anvers et de Southampton, l'un vers New-York et Norfolk à l'aide de quatre unités du type «Peintre», l'autre à destination de Halifax avec prolongation ferroviaire vers Montréal, Toronto et Hamilton. Trois porte-conteneurs transocéaniques furent commandés afin d'activer l'exploitation du trafic. Le premier de ces sisterships, le «Dart America», fut lancé en mai sur un chantier anglais. La mise à flot du «Dart Europe» suivit 3 mois plus tard, tandis que le troisième, le «Dart Atlantic» est encore en construction en Angleterre.

C'est assurément un événement européen de voir notre C.M.B., associée à une compagnie canadienne et une compagnie britannique, s'imposer la construction des plus grands containerships existant actuellement au monde afin d'exploiter ce mode de transport maritime sur une échelle plus élargie et dans des conditions optimales. Certes, ce record ne sera que de courte durée, eu égard au gigantisme toujours croissant. Il n'en est pas moins, de la part de la C.M.B., un témoignage de sa confiance en l'avenir car c'est elle qui prit la décision de construire un «Dart Europe» d'une capacité de quelque 1556 conteneurs de 20 pieds, capacité jamais atteinte jusqu'à ce jour.

Le rayonnement économique et culturel de l'Europe des Six exige que ses échanges internationaux soient développés, et ce dans l'intérêt de sa grandeur et de sa prospérité. Le «Dart Europe» contribuera assurément à la réalisation de ce programme en tant qu'ambassadeur et que témoin de notre confiance dans l'avenir.

FICHE TECHNIQUE DU «DART EUROPE».

Le «Dart Europe» est construit conformément à la classification + 100 AI + LMC «UMS» «Holds limited to container cargo». Les dimensions du navire en font l'équivalent en taille d'un bulk-carrier de 60.000 tonnes. En voici les principales caractéristiques :

Aménagement pour :	35 personnes
Longueur hors tout :	231,53 m
Largeur hors membres :	30,48 m
Creux au pont supérieur :	18,60 m
Calaison :	34 pieds
Port en lourd :	22.800 t
Vitesse :	23 nœuds

Construction.

Pour ce qui est de sa construction, mentionnons d'abord que le navire est entièrement soudé et pourvu d'un bordé double utilisé comme réservoir-ballast. Un tunnel est aménagé de chaque bord, assurant ainsi un passage adéquat tout en offrant protection aux gaines de ventilation, au câblage électrique et aux tuyaux.

Huit coisons transversales forment le compartimentage suivant peak avant, cales n° 1 à 6, compartiment machines, et peak arrière. Notons que les cloisons séparant les différentes cales sont du type double, l'espace ainsi obtenu servant de réservoir de stabilisation passive, appelé flume tank. A l'endroit de la chambre des machines se trouvent deux cloisons anti-vibrations qui vont du double-fond jusqu'au pont de navigation.

Le double-fond est subdivisé en réservoirs pour le waterballast, l'huile lourde, l'huile diesel, l'huile de graissage et l'eau douce.

Cales.

La capacité en conteneurs des 6 cales est la suivante :

	20 pieds	40 pieds	Equivalent 20 pieds
Sur pont	413	314	1.140
Sous pont	180	56	416
Total	593	370	1.556

Les cales sont pourvues de «guides containers» empêchant les conteneurs de se déplacer latéralement. Elles sont toutes munies d'un système de ventilation mécanique et d'une installation anti-incendie CO₂, avec détecteur de fumée, du type audio-visuel, placé dans la timonerie.

Sur le pont supérieur, chaque cale est équipée de panneaux métalliques spécialement conçus pour l'arrimage des containers.



Equipement et aménagement.

Une grue de 5 tonnes, placée sur le pont A, desservira la salle des machines et les magasins à provisions.

Quant à l'aménagement, notons que l'équipage est logé dans la superstructure comportant 5 ponts. Chaque membre de l'équipage dispose d'une cabine individuelle, confortablement équipée. De plus, tout le navire est équipé d'une installation de conditionnement d'air.

Les cales à provisions frigorifiques, refroidies automatiquement, ont une capacité de 90 m³.

Le navire est équipé de deux canots de sauvetage à moteur, pouvant contenir 51 personnes chacun. Il y aura également deux radeaux pneumatiques de 15 personnes chacun.

Navigation.

Tous les instruments de navigation sont du type le plus perfectionné. Citons entre autre le compas gyroscopique, la direction automatique, le radar, le sondeur ultra-

sonore, l'indicateur de position, les radio-téléphones et le pilote automatique.

La commande du moteur principal peut s'effectuer à partir de 5 points différents du navire, c'est-à-dire au centre et aux deux ailes de la passerelle, au tableau de contrôle de la machine ainsi que sur la machine même, ceci comme commande d'alarme. La classification «UMS» (unmanned machinery space) qui signifie que le quart ne doit plus se faire dans la chambre des machines, sera accordée au «Dart Europe».

Propulsion et auxiliaires.

Le moteur de propulsion principal est un diesel «Sulzer 10 RND 90-155» à 10 cylindres, suralimenté à deux temps, d'un poids de 905 tonnes et d'une puissance de 29.000 BHP à 122 RPM. Il fut construit chez Cockerill-Ougrée-Providence à Seraing et sa puissance est la plus importante jamais appliquée à bord d'un navire construit en Belgique. Elle est transmise à une hélice à 6 pales, d'un diamètre de 6,30 m et pesant 27,2 tonnes.

Une hélice d'étrave Kamewa, actionnée par

un diesel Paxman de 1.500 CV, facilitera les manœuvres d'accostage du navire. Elle peut être commandée de la passerelle, tout comme la manœuvre des ancres.

Trois séries d'alternateurs produisent le courant électrique nécessaire. Chaque set consiste en un moteur diesel à 8 cylindres, d'une puissance de 900 kw, entraînant un alternateur Acce de 750 KVA, 450 V, 60 Hz.

Une chaudière à brûleur et une chaudière à gaz d'échappement peuvent produire chacune 3.500 kg de vapeur à 7 kg/cm² par heure. La salle des machines est également équipée de tous les auxiliaires nécessaires, tels que compresseurs, réchauffeurs d'eau et d'huile, refroidisseurs, séparateurs d'huile etc...

Un ascenseur pour quatre personnes, installé dans la chambre des machines, permet de monter jusqu'au pont de navigation.



Le «Dart Europe», véritable merveille de la technique, est une unité de conception belge, construite par des techniciens belges pour le compte d'un armement belge. Lors de sa livraison, prévue pour le mois de novembre 1970, il sera le plus grand containership du monde en service, avec son sistership, le «Dart America», et fera flotter notre pavillon sur les mers séparant l'ancien continent du nouveau. N'avons-nous pas de bonnes raisons pour en être fiers ?



Samenvatting van de Franse tekst.

Op 20 augustus 1970 liep het containerschip «Dart Europe» op de werven «Cockerill Yards Hoboken» van stapel. Met een draagvermogen van 22.800 ton, een lengte van 231 meter en een capaciteit van 1556 containers van 20 voet, is het de grootste eenheid van dit type ter wereld, samen met de «Dart America». Het is een pracht van een schip, uitgerust met de laatste snufjes op gebied van bouwtechniek, uitrusting, accommodaties, navigatie en voortstuwing. Besteld voor rekening van de C.M.B., zal het onder Belgische vlag varen en bevracht worden aan de Dart Container Line Ltd.

Dit consortium, samengesteld uit de C.M.B., de Clarke Traffic Services van Montréal en de Engelse rederij Bristol City Line, verzekert sinds 1 juni 1969 twee wekelijkse full-containerdiensten vanuit Ant-

werpen en Southampton, de ene naar Halifax, de andere naar New York en Norfolk. Voor een meer efficiënte uitbating van deze lijnen werden drie grote transoceanische containerschepen besteld, waaronder de «Dart Europe». De twee andere eenheden zijn momenteel in aanbouw op Britse werven.

De stapelloop van de «Dart Europe» was niet alleen een nationale gebeurtenis, maar ook en vooral een evenement op Europese schaal.

Op nationaal vlak mag de bouw van deze reuze-eenheid als dé topprestatie beschouwd worden van onze wereldbepaalde scheepsbouwindustrie. Dank zij een nauwe samenwerking tussen de technici van de C.M.B. en de Cockerill Yards en door het toepassen van de meest recente technieken, slaagde men erin de talrijke problemen nipt te lossen, die bij de bouw van dergelijke scheepstypen onvermijdelijk opduiken. Het vakmanschap van technici en arbeiders, dat deze economische en technische prestatie mogelijk maakte, dwingt onze bewondering af. Hulde dient gebracht aan onze bedrijfsleiders, die hun activiteiten op internationaal peil wisten te ontwikkelen door zich aan te passen aan de technische evolutie inzake maritiem vervoer.

Het is ongetwijfeld ook een Europese gebeurtenis onze C.M.B. te zien overgaan tot de bouw van het grootste containerschip ter wereld teneinde deze moderne transporttechniek op ruimere schaal en onder optimale omstandigheden te exploiteren, in samenwerking met een Canadese en een Britse rederij. De economische en culturele uitstraling van het «Europa der Zes» vereist een bredere uitwisseling op internationaal vlak, dit in het belang van zijn grootheid en welvaart. Als gezant en getuige van ons vertrouwen in de toekomst, zal de «Dart Europe» ongetwijfeld bijdragen tot de verwezenlijking van deze betrachting.

De «Dart Europe», echt wonder van techniek, is een eenheid van Belgische conceptie, gebouwd door Belgische technici voor rekening van een Belgische rederij. Hij zal onze vlag laten wapperen op de zeeën die de Oude Wereld van de Nieuwe scheiden.

Hebben wij geen reden om hierover fier te zijn ?

h.r.

5-10-70



répertoire biographique

Jean Roelofsen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau (1588)

En 1588, il fait partie de la Grande Armada et commande la «Croix-Saint», vaisseau du Roi et rentra le 26 juin à Dunkerque après avoir accompli une mission avec le «Chef-Volant» à Hambourg (Cdt Pieter Volders). Cdt la «Victoire», 120 T. 50 hommes.

Vincent Rouff
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau (1588-1607)

Commande, en 1588, le «St Philippe» (flibot 90 T.) de l'escadre de Flandre et rallie la Grande Armada. Il reste en service en 1595, alors que la plus grande partie de la flotte est vendue ; puis fait partie de l'escadre des Archiducs.

Lorsque Calais est rendue aux Français, Rouff s'y trouve avec le Capitaine de Retache et y commande le «St Raphaël». Les Français leur font mille difficultés et par ruse parviennent à mettre le feu à son navire. L'Amiral Diericksen se porte à leur secours. Ils sont récompensés par l'Archiduc pour leur conduite.

Nicholas de Rudder
(BWI)

Capitaine de Vaisseau
Commande, en 1588, le «Flandre», 24 c. (escadre de Flandre de la Grande Armada).

Jacques Rycx
(H.M.)
(Arch. Com. Dunk.
310. VI, 36, 37.)

Capitaine de Vaisseau (1588)
Est envoyé comme pilote par le gouverneur Francisco d'Aguilar à l'amiral Medina Sidonia qui commande en 1588 la Grande Armada. Il est avec François Ryndt et ce Michel Jacobsen qui deviendra amiral de Flandre et qu'on surnommera le Renard de la Mer.
Il n'était pas encore rentré le 30 décembre 1589 : on octroya donc à sa femme 72 livres «pour s'en pouvoir aydrer avecq ses enfants».
Il commande encore à la mer en 1602.

François Ryndt
(H.M.)

Capitaine (1588)
Pilote flamand de la Grande Armada avec Michel Jacobsen et Jacques Rycx.

Antoine Ryckx
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau (1596)
Commande les navires de guerre armés par la ville de Dunkerque et les commande en course (le «St Michel» et le «Lévrier Blanc»).

Passé en 1601 avec son navire à la flotte royale. Sert sous l'amiral de Bourgogne-Wacken dans l'expédition menée pour ruiner les flottes de pêche hollandaises (en août 1600) et reçoit une gratification à la suite de cette campagne. Il commande encore le «Grand Chien», reçoit la gratuité en 1601, et fait partie, en 1604, de l'escadre de Flandre dite des Archiducs.

Gaspard Rombout
(H.M.)
(AR 1597)

Capitaine de Vaisseau (1595-1606)
Capitaine de l'escadre de Flandre, il fait partie de la Grande Armada et fut un des 11 capitaines gardés en activité de service en 1595 et 96. Il part en course à ses frais, s'empare d'un navire de guerre ennemi et en reçoit le commandement avec le traitement de capitaine ordinaire du Roi. Il fait partie ensuite de l'escadre du Vice-Amiral de Bourgogne-Wacken, au siège de Calais (1596. En 1597, il est dans l'escadre de Dunkerque sous le Lieutenant-Amiral Diericksen.

Revant
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau de l'escadre des Archiducs (1599).

**Henri Roll
ou Rol**
(H.M.)
(B.W.I.)

Capitaine de Vaisseau (1600-1606)
Il commande les chaloupes de guerre de l'escadre des Archiducs, commandée par le vice-amiral A. Diericksen et prend part aux expéditions menées au départ d'Anvers contre les ports hollandais tenus par les rebelles.

Repaertsen ou Repaert
(H.M.)

Capitaine (1600-1606)

Dierick Roelofsen
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque (1621)

Pieter Ruskin
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau (1624. Passé au service de la France. Capitaine Corsaire de Dunkerque, il est nommé par Richelieu à la tête d'une escadrille de 4 bâtiments à Brest pour tenir en respect les pirates du Ponant.

**Adrien Raverele ou
Ravrele**
(H.M.)

Capitain Corsaire de Dunkerque (1624) il commande, le 24 janvier 1624, une escadrille de 4 corsaires, commandés par Antoine Kerlinck, Cornil Voet et Jean Wittebole. Ils sortent en plein jour de Dunkerque malgré 18 vaisseaux ennemis montant la garde en rade. Ravrele se dirige à pleines voiles sur l'amiral Hollandais et du plus près qu'il peut, lui lâche la décharge de toute son artillerie : elle est si bien pointée que le Hollandais donne une bande inquiétante au point de devoir abandonner la partie englouti. Les autres combattent jusqu'à la nuit malgré la tempête qui s'est levée. L'un des Dunkerquois, poussé par l'ouragan vers la Manche, tombe dans un escadre ennemi, lui échappe après vigoureuse défense, mais en voulant se réfugier dans un port de France, il donne sur un rocher et se perd. Les 3 autres qui ne se sont pas quittés ont gagné la mer du Nord quand une brume épaisse les sépare. Ravrele qui a fait une prise de 200.000 florins, veut gagner Boulogne mais se brise à la côte, Kerlinck seul ramène sa prise à Dunkerque ; le 3ème ne rentre à son tour qu'après avoir essuyé un nouveau combat contre 5 navires hollandais. (Ref. Hist. Residentiae dunkerkanae Soc. Jesu Bib. Roy. Belg. ms.)

Francisco de Ribera
aussi **Rivera**
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau (1627)
Commande en 1627 l'escadre de Flandre, armée par les soins de Spinola (Marquis Ambroise Spinola) qui vient de rétablir, l'année précédente, le siège de l'Amirauté à Dunkerque.

L'escadre se compose de 14 vaisseaux et 3 pataches, et est forte de 2.500 hommes dont 1.060 soldats. Il joint à son escadre 18 corsaires de l'armateur particulier Van de Walle, empêche les Hollandais d'effectuer l'attaque sur Dunkerque et Gravelines qu'ils projetaient puis court sus au commerce anglais et hollandais en Manche et Mer du Nord, ce qui fait sourdre l'inquiétude jusque sur les bords de la Tamise. En 1628, sa flotte ne capture pas moins de 31 navires, tous richement chargés.

Les Capitaines sous ses ordres sont en 1628 :

Dierick Lutters, Cornil Noet, Mathieu Rombout, Philippe Valence, Jean Canoen, Jean Dauwere, François et Charles Jacobsen, Charles Iventeel, Nicolas Outerlay, Gilles Bellinck, Jean Dunenbroot, Pieter Smersen, Jean Vlyte, Mathieu de Putter, Cornil Wilsen, Jacques Besage, Jacques van Vooren.





MARINE NATIONALE

Le «GUEPRATTE»
va reprendre la mer.

Le 9 octobre, le «GUEPRATTE», dernier de la série des Escorteurs d'Escadre refondus A.S.M., a commencé la série des essais à la mer qui clôtureront la refonte qu'il vient de subir à l'Arsenal de Brest. Après le «D'ESTREES», le «MAILLE BREZE», le «VAUQUELIN», et le «CASABLANCA», le «GUEPRATTE» est le dernier «T. 47», dont la refonte en version «lutte anti-sous-marin» avait commencé en 1966, sur le modèle de l'E.E. «LA GALISSONNIERE» (mis en service en 1962) qui peut être considéré comme le prototype de la série.

Dans le domaine de la lutte anti-sous-marin, le «GUEPRATTE» se trouve désormais équipé des moyens de détection suivants :

- un sonar de coque logé en bulbe sous l'étrave, travaillant en fréquence basse et à émission panoramique ;
- un sonar remorqué travaillant également en fréquence basse et dont le projecteur est logé dans une petite coque carénée (appelée «poisson») qui peut être immergée à une profondeur variable en fonction des conditions bathythermiques.

Les armes anti-sous-marines du «GUEPRATTE» sont :

- un «Malafon», constitué d'un planeur porte-torpille dont la mise en œuvre s'effectue conformément à la séquence suivante : une phase de propulsion par accélérateur, suivie d'une trajectoire aérienne guidée ; le largage de la torpille au voisinage immédiat du plus récent contact sonar du sous-marin ; la recherche active du but par la torpille ;
- un lance-roquettes sextuple de 375 mm, pouvant tirer un projectile par seconde à moyenne portée ;
- deux plates-formes triples de tubes lance-torpilles.

Dans le domaine de la lutte anti-aérienne, le «GUEPRATTE» est actuellement équipé des moyens de détection suivants :

- un radar de veille aérienne ;
- deux radars de conduite de l'artillerie à poursuite automatique.

Pour armement, il dispose de deux tourelles de 100 mm entièrement automatiques et capables d'être mises en œuvre sans aucun servant (cet armement remplace l'artillerie de 127 mm préexistante).

Les «Navy Days 1970» Ethiopiens

Cette année ont eu lieu à Massawa en Ethiopie, les traditionnels «Navy Days». Ces manifestations, organisées autour de la remise des diplômes de fin d'études aux élèves de l'Ecole Navale au cours d'une «graduations parade», sont en fait l'occasion de la présentation de «sa» marine à l'Empereur Haile Selassie.

Comme les autres années les quatre grandes marines y étaient représentées.

Les Etats-Unis avaient délégué l'USS «Forest Royal», la Grande-Bretagne l'HMS «Chichester», l'U.R.S.S. le «Blestyashi».

La France, comme en 1969, y était représentée par l'Amiral Burin des Roziers qui a arboré sa marque sur l'A.E. «Commandant Bory».

Signalons que l'Ethiopie est quand-même un pays presque aussi grand que la France, avec 22.000.000 d'habitants, qui, dans sa neutralité politique, s'est aligné résolument du côté non-communiste.

La marine éthiopienne, fondée en 1956, compte 1.200 hommes et comprend outre le bâtiment impérial «L'Ethiopia», 2 MTB's, 9 patrouilleurs garde-côtes et 4 engins de débarquement.

De aanwerving van beroepsvrijwilligers.

In Frankrijk werd de dienstplicht teruggebracht tot twaalf maanden.

Hoe trachten nu het leger, en meer bepaald de Marine Nationale, de jongeren in te lichten omtrent de mogelijkheden die hun geboden worden ?

I. daneels

De onthaal- en inlichtingscentra (Les centres de documentation et d'accueil).

Vanaf 1945 werd de rekrutering van vrijwilligers steeds moeilijker. Een verhoging van de inlijvingspremie had tot gevolg dat het aantal vrijwilligers van 4.000 in 1958, steeg tot 6.400 in 1960. Op die manier kon voldaan worden aan de behoeften die ontstonden in Algerië. In 1963 nochtans viel het aantal aanwervingen opnieuw terug tot 3.700.

Deze effectieven bleven ver beneden de behoeften aan kaderpersoneel. Een commissie onderzocht daarom : a) de historische gegevens omtrent de aanwervingen ; b) de motiveringen bij de jeugd ; c) de wervingsmethoden in de burgersector en d) de aanwervingsvoorwaarden in de vreemde legers.

In functie van de besluiten van deze commissie werden in 1963 de onthaal- en inlichtingscentra opgericht, die het leger beter zouden leren kennen, en de werving van kaderpersoneel zou vergemakkelijken. Ze hebben tot doel :

- het publiek in te lichten omtrent de dienstplicht en de loopbanen in het leger ;
- de kandidaten beroepsvrijwilligers behoorlijk te oriënteren ;
- de kandidaten te begeleiden naar de selectiecentra ;
- de dossiers samen te stellen.

Er bestaat een onthaal- en inlichtingscentrum per departement.

Le service des engagements de la Marine.

Le Service des Engagements de la Marine (S.E.M.) est rattaché à la direction du personnel militaire de la Marine. Il est placé sous l'autorité d'un officier supérieur de Marine.

Ces attributions sont les suivantes :

- organiser l'information sur l'ensemble des écoles et des carrières de la Marine (officiers et non-officiers) ;
- instruire les candidatures à l'engagement : dans le corps des équipages de la flotte, dans le personnel mobile des musiques de la flotte et dans le corps des marins pompiers ;
- Effectuer la présélection des candidats, avec le concours : du service de santé des armées, des centres de sélection de l'armée de terre et du service de psychologie appliquée de la marine ;

— maintenir une liaison étroite, dans le domaine de l'information, entre d'une part la marine et d'autre part les associations d'anciens marins, les mouvements de jeunesse, les bureaux universitaires de statistiques, les centres d'orientation scolaire et professionnels, les établissements scolaires, les gendarmeries, les mairies, etc...

— l'organisation d'« escales d'information » pour les bâtiments de guerre faisant escale dans des ports autres que militaires ;

— la participation à l'informations des visiteurs dans les expositions itinérantes de l'antenne marine ;

— l'organisation de séances de cinéma ;

— l'organisation de stages d'été à bord des bâtiments et dans les bases aéronavales.

Pour accomplir ces tâches le S.E.M. dispose :

— d'un échelon central à Paris ;

— d'une organisation régionale d'information : les secteurs d'information au nombre de 4 :

Le S. I/OUEST implanté à Brest ; il coiffe 7 B.E.M. qui représentent 21 départements, 10 millions et demi d'habitants et 29,2% des engagés de 1969.

Le S. I/Sud-Ouest, implanté à Bordeaux, il coiffe 3 B.E.M. qui représentent 18 départements, 6 millions d'habitants et 11,5% des engagés 1969.

Le S. I/Sud-Est, implanté à Marseille ; il coiffe 6 B.E.M. qui représentent 26 départements, 11 millions et demi d'habitants et 16,7% des engagés 1969.

Le S. I/Nord et Est, implanté à Paris ; il coiffe 6 B.E.M. qui représentent 30 départements, 21 millions et demi d'habitants et 42,6% des engagés 1969.

A la tête de chaque S.I. se trouve un officier subalterne dont la tâche principale est de prononcer des conférences dans les établissements scolaires.

— d'organismes locaux d'information et de recrutement : les Bureaux des Engagements de la marine (B.E.M.), au nombre de 22. L'importance territoriale d'un B.E.M. varie de 1 département (Ajaccio et Brest) à 8 départements (Toulouse), 4 à 5 départements étant la moyenne.

Il est à signaler que de cette façon le déficit en personnel de carrière qui était, fin 1968, de 2.000 hommes tend à se ré-

sorber. Il est vraisemblable que les effectifs budgétaires en personnel de carrière seront réalisés début 1971.

De JAGUAR.

Na oefenvluchten op de basis van Bedford hadden in de maand juli aan boord van de «CLEMENCAU» de eerste proefvluchten plaats met de «Jaguar». Dit toestel is bestemd om de «Etendard» te vervangen en kan afvliegen zowel van de vliegdek-schepen als opstijgen van zeer korte startbanen. De «Jaguar» is een supersonische frans-britse jager (Mach 1.7) die uitgevoerd wordt in 3 versies; deze voor de R.A.F., deze voor de Marine Nationale en deze bestemd voor de franse luchtmacht. De Marine Nationale bestelde 40 toestellen.

Frankrijk bouwt voor buitenlandse marines.

Sommige franse scheepswerven ontvingen de laatste vier jaren belangrijke bestellingen van kleinere buitenlandse marines. Inderdaad, de «tweedehandse schepen uit de restanten van de oorlogsjaren zijn steeds moeilijker te vinden, en zijn bovendien zeer verouderd, terwijl sommige marines zich geen «experimenten kunnen veroorloven».

Zo werden door de Chantiers de Bretagne vier escorte-schepen van 1750 ton, type «Commandant Rivière», gebouwd voor de portugese marine.

Vijftien klassieke onderzeeboten, type «Diane/Daphné», zullen geleverd worden aan de portugese, zuid-afrikaanse, spaanse en pakistaanse marines.

Iedereen herinnert zich nog de israëlsche vedetten die gebouwd werden door les Constructions Mécaniques de Normandie, terwijl diezelfde werf ook nog twee kustwachtschepen bouwde voor de tunesische marine.

De opening van «L'Ecole Militaire de la Flotte».

Deze school, ondergebracht in dezelfde gebouwen als de «Ecole Navale», biedt aan beroeps-onder-officieren, kwartiermeesters en sommige matrozen de mogelijkheid een loopbaan als officier te beginnen. Ze vangt de gekende «Ecole des Officiers des Equipages».

De leerlingen komen in de school na twee jaar onderwijs per brief en op voorwaarde dat ze een toelatingsexamen slagen. De cursussen duren één jaar. De leerlingen worden ondertussen aspirant benoemd en volgen tot slot een proeftijd aan boord van de «Jeanne d'Arc», samen met hun vrienden van de «Ecole Navale».

Herinneringen — 25 jaar later

«LA COMBATTANTE», ex-HMS «HALDON», torpedobootjager van de «Hunt»-klasse, werd overgemaakt aan de «Forces Navales Françaises Libres» op 15 december 1942. Deze jager van 890 Ton was bewapend met 4 kanonnen van 102 mm, 5 40 mm kanonnen, 6 stukken luchtafweergeschut van 20 mm en twee torpedolanceerbuizen. Onder bevel van CPC Patou (ex-Stafchef van de Marine Nationale) nam het schip, van december 1943 tot mei 1944, deel aan gevechten met duitse MTB's. Twee vedetten werden gezonken en twee andere werden beschadigd.

Op 6 juni 1944 neemt het schip deel aan de landing in Normandië. Op 14 juni 1944, om 13.45, ontscheept Generaal de Gaulle van «LA COMBATTANTE» op franse bodem. Op 25 en 27 augustus 1944 valt «LA COMBATTANTE» duitse convooien aan die Le Havre ontruimen. Hier worden een grote vedette en een duitse jager tot zinken gebracht.

Op 2 februari 1945, voor de monding van de Humber en onder bevel van commandant Pepin Lehalleur loopt «LA COMBATTANTE» op een mijn en zinkt. 68 van de 185 bemanningsleden vonden hierbij de dood.



50 ANS APRES



activité
navale belge 14-18

j. verleyen

- 6 -

Le Colonel MULLER parle de cette entrée dans la Lukuga qui eut lieu le 28 février 1915. Mais, et je m'excuse Commandant, le Colonel signale que quelques jours avant, le 18 février, alors que vous conduisiez le major Olsen et quelques officiers de la Lukuga vers M'Toa, vous avez prétendu voir approcher un bateau ennemi et exigé que tout le monde débarque et paraît-il il n'y avait rien en vue mais une tempête s'est élevée aussitôt. Il a fallu alors débarquer.

Si j'ai dit que j'ai aperçu un bateau ennemi, c'est que je l'ai aperçu. Nous naviguions en effet en direction de l'île de Kavala, île déserte située devant M'Toa. Cette île était l'objet de raids de notre part et de la part des Allemands pour se procurer de la viande (chèvres sauvages) et des fruits. Je leur ai même plus tard laissé sur cette île un message dans une bouteille pour les «engueuler» au sujet de leur lâcheté lors des sorties de notre «Mosselbak» dont je vais vous parler. Mais, par le jeu du hasard, nous n'avons jamais rencontré les Allemands sur l'île. Quant à la tempête, il s'agit de l'agitation des eaux du lac qui se produit tous les jours à des heures déterminées. Précisément, le major Olsen nous avait fait prendre la mer à une heure qui ne convenait pas. C'était fichtrement dangereux de naviguer sur le lac avec ces Tschakalas. Ces embarcations non pontées embarquaient de l'eau tout le temps et on pouvait écoper sans cesse. Il fallait deux hommes pour les manier mais si l'on ajoute quatre passagers, juchés à l'avant, c'était vraiment prendre de gros risques.

Enfin, Commandant, Tschakala I et Tschakala II méritent de figurer sur la liste des unités de guerre belges. Mais, d'autres embarcations plus sérieuses nous parvenaient au lac.

Ce fut d'abord une baleinière du fleuve qui portait comme moyen de propulsion le moteur de notre vieux ballon dirigeable le «Zodiaque»; on l'appela la «Vedette»; elle était armée d'une mitrailleuse Colt. Puis vint la chaloupe canonnière, baleinière de plus gros tonnage aux extrémités desquelles pour lui enlever sa forme rectangulaire on avait épissé une étrave et un etambot; un moteur d'aviation «Vivinus» actionnait l'hélice; elle était crénelée à son arrivée et ces défenses lui faisaient prendre des inclinaisons vertigineuses au moindre déplacement de poids; armée d'un 4c7 Nordenfelt de l'artillerie de campagne sur chandelier (il s'agit de la pièce qui armait le S.W. LUXEMBOURG durant la campagne du Cameroun) et du 5c7 de «l'Hirondelle», elle courait 5 nœuds. Le «Netta» ne devait venir que beaucoup plus tard; il était annoncé. Quant au «Prince Léopold», il était estimé indispensable de le garder à Boma!

La confiance et l'espoir renaissaient cependant au camp des «marins»; l'on avançait avec le «Delcommune» dont les allemands avaient fini par deviner la cachette grâce sans doute à des espions arabes; l'on sortait de temps à autre à bord de la vedette pour des missions de liaison, sans chercher l'ennemi, les ordres étant d'attendre. Deux magnifiques 7c5 de marine mark IV capables d'envoyer 12 livres de métal à 11.000 yards nous étaient venus de l'amirauté britannique et nous aidaient à tromper les longueurs de l'attente; (ces pièces étaient destinées au «Baron Dhanis» non encore monté) les transportant en baleinière la nuit, on les montait tantôt à quelques milles au Nord tantôt au Sud de la position, sur les plates-formes volantes, espérant attraper un patrouilleur confiant dans l'impunité dont jouissait l'ennemi depuis des mois. Vaines tentatives: cela ne mord guère et l'on espère avec ardeur quelque aventure reconfortante.

LE CAPITAINE GOOR DERNIER CORSAIRE DU ROY

Une dizaine de jours après l'arrivée au lac de la chaloupe canonnière, un petit «event» vient rompre la monotonie de cette attente: une unité allemande, que nous sûmes plus tard être le «Kingani», passe devant la position de la Lukuga, hors de portée, piquant vers le Sud et repasse vers la fin du jour à plus courte distance; le lac est toujours en furie le jour s'est apaisé et les circonstances sont favorables; écran de la rive, soleil couchant derrière nous, plateforme assez stable car nous avons supprimé les stupides creneaux. Nos tables de tir ne sont pas arrivées pour le 5c7; quant au Nordenfelt, de 4c7 son chandelier s'est brisé net au premier obus d'essai tiré; mais mon fidèle second, le sous-lieutenant Dandoy est excellent pointeur et l'ennemi que nous avions attaqué à 2.000 mètres environ s'en aperçoit dès le troisième obus (les deux premiers ont fait long feu) qui soulève une belle gerbe argentée sur la silhouette bien nettement dessinée de l'allemand. A notre grande surprise, à notre profond écœurement surtout, notre adversaire abat de 45 degrés vers tribord et force son allure, refusant le combat. Nous donnons la chasse et tombons sur une série de long-feu, trois obus en moyenne partant sur dix!

Tout ceci était très dangereux pour les servants car il fallait tourner la culasse de la pièce vers le lac pour en retirer l'obus qui avait fait long-feu.

Au bout d'une demie heure de chasse, notre brave mécanicien donnant cependant tout ce qu'il peut, l'ennemi échappe à notre portée et l'ordre est donné d'arrêter le tir de la pièce. Notre sergent noir Fataki, tend un poing vengeur au fugitif accompagné d'un «Boula Matari n'gufu!» convaincu.

Le Colonel MOULAERT signale aussi les nombreuses difficultés rencontrées par suite du mauvais état dans lequel se trouvaient les munitions ayant séjourné longtemps en Afrique. Les obus des pièces du Fort de Shinkakasa, utilisées pour la défense côtière du Lac, avaient une portée singulièrement réduite. Tout ceci fut pur profit pour l'ennemi.

Petit événement sans importance mais c'est le premier contact et qui paraît avoir avoir électrisé à la rive la garnison noire étonnée de l'issue de l'affaire. Le major De Clercq lui-même commandant le bataillon qui tient garnison à ce moment à la Lukuga est descendu à la rive à notre rencontre avec ses officiers ; il exulte et proclame que la chaloupe qu'irrévérencieusement l'on appelait au mess le « Mosselbak » ne serait plus désigné dorénavant que sous le vocable non moins marollien de « Traiter ».

Mais la canonnière qui devait être le « Kingani » dont nous ne connaissions pas encore l'existence ou le nom, avait dû faire rapport à Kigoma de l'attaque par une embarca-

Choix du site du futur port d'Albertville. D.g.à.d. : Cdt Goor, Kol. Stinghlamber, Mr. Xhignesse, Maj. Declercq et un contre-maitre du C.S.L.



tion battant pavillon belge, car peu après, mon chef estimé du moment, le Colonel STINGHLAMBER m'appelait à son rapport pour me demander ce qu'il fallait répondre à une menace, faite par voie de parlementaires sur un des points de contact entre les forces territoriales, de passer par les armes tout ressortissant belge qui serait fait prisonnier sur le lac, les armes à la main, la Belgique n'ayant plus de marine de guerre déclarée depuis de nombreuses années. **Je priai le Colonel de répondre que le premier lieutenant de la marine de l'Etat Belge, commandant de la flotille belge du Lac, corsaire du Roi pour le moment, dans l'attente d'une commission de capitaine-commandant de la Force Publique pour la durée de la guerre, pendrait haut et court tout officier de la marine impériale allemande qu'il ferait prisonnier sur le lac les armes à la main.** J'ignore si mon message atteignit sous cette forme les parlementaires allemands mais mon colonel m'assura qu'il n'y avait rien de changé et qu'on lui avait fait savoir que si les marins qui montaient les unités belges étaient pourvus d'une commission qui les militarisait, ils seraient traités suivant les usages de la guerre.

RENFORTS

Les obus du 5c7 sont ressertis à la suite des nombreux ratés ; l'on trouve dans les douilles de la poudre de chasse noire !! on la remplacera au petit bonheur par de la cordite empruntée aux munitions des 75 mm. britanniques.

Le «Delcommune» en réparation hante apparemment les nuits de nos ennemis ; avec une audace remarquable ils cherchent la nuit à s'approcher de l'embouchure de la Lukuga pour y laisser dériver des mines (rappelons ici que la Lukuga ne se jette pas dans la Tanganyka mais lui sert de trop-plein). L'un de ces engins portant, circonstance assez curieuse pour nous, le millésime 1915 et la marque «Karlsruhe», est retrouvé roulant dans le lit de la rivière en amont du «Delcommune» dans les seuils rocheux que nous y creusons à ce moment à la tonite, en vue de hâter la sortie prochaine du bateau réparé. Le blocus de l' Océan Indien a donc été forcé par les allemands.

Il s'agit sans doute du forceur de blocus «Planet».

Il nous est impossible de patrouiller en vue de surprendre, les moteurs de notre «chaloupe-cannonnière» faisant un vacarme effroyable et son échappement traçant dans la nuit une longue traînée rougeâtre. Mais, à plusieurs reprises, nous trouverons le «Kingani» ou le «von Wissman» à l'aube aux alentours de l'embouchure et leur donnerons la chasse sans que l'un ou l'autre accepte le combat. Chacune de ces sorties infructueuses me fait regretter plus amèrement les 8 nœuds du «Prince Léopold» qui poursuit son existence banale à Boma tandis qu'ici...

La mission navale britannique est d'ailleurs annoncée et l'ordre formel nous est donné de ne plus rien tenter contre l'ennemi avant de disposer du «Delcommune», du «Netta» qui est en route pour le lac et «the last not the least» des H.M.M.L. «MIMI» et «TOUTOU». (HMML : His Majesty Motor Launches).

Nous n'avions encore qu'une idée très vague de l'armement que portaient les bâtiments que nous connaissions à nos ennemis ; mais de l'attaque de M'Toa en octobre 1914 et de Baraka en juin 1915, l'on supposait que le «von Götzen» portait un 4 pouces et plusieurs 8c8 du «Königsberg» coulé dans le Rufidji ; que le «von Wissman» portait un 8c8, la petite cannonnière que l'on sut plus tard être le «Kingani» deux 5c4, la ou les barcasses sauvées du «Möwe» et du «Königsberg», des canons revolvers de 3c7. Ces estimations dépassaient peut-être à certains égards la réalité ; mais des modifications fréquentes étaient ainsi que nous le saurons plus tard apportées à l'armement des unités ennemies.

Nous allions disposer nous, britanniques et belges réunis, de deux 7c5 de marine qui pouvaient décemment se mesurer avec les 8c8 de marine allemande, d'une pièce de 5c7 dont le rendement avait été amélioré sensiblement par le remplacement des poudres, de trois pièces de 4c7 de marine britanniques qui pouvaient tenir tête aux 5c4



Ce cliché a été publié à la page 33 du N° 3/1965 de Neptunus avec une légende incorrecte. Il ne s'agit pas de pièces venues du Fort de Shinkakasa mais des pièces dont parle le Cdt G. GOOR. Elles étaient destinées à armer le Baron DHANIS et armèrent en réalité le VENGEUR et le H.M.S. FIFI (ex-KINGANI). En attendant, elles furent utilisées comme batterie côtière.

allemands, d'un pompom» revolver de 3c7 qui valait largement les 3c7 revolvers allemands.

Mais le problème des plateformes restait entier pour nos deux meilleures pièces : nous ne disposions que du «Delcommune»; or nous ne pouvions escompter qu'une allure maximum de 5 nœuds de cette epave rapiécée. Il est vrai que le sort qui sourit aux confiants allait se charger de nous aider.

Toujours est-il que lorsque le capitaine de vaisseau Spicer-Simson de la Marine Royale britannique arriva au lac vers la fin d'octobre, on achevait de l'armer et ce bâtiment de 70 tonnes portait à l'avant dégagé de tout obstacle les deux fameuses pièces. «Goor» me dit Simson «vous ne faites un peu l'effet d'une ménagère qui nous a mis tous ses œufs dans le même panier; et quel panier!»

La «Netta» arrivait à la Lukuga à la mi-novembre peu après les motor launches britanniques.

Nous nous étions accoutumés jusqu'alors à rentrer nos petits bâtiments dans la Lukuga et la manœuvre consistant à franchir les seuils de l'embouchure ne laissait pas de présenter quelque danger pour nos coques et surtout pour nos hélices aux eaux basses; par gros temps, lorsque le lac brisait, la manœuvre était impraticable et il fallait rester dehors et attendre l'accalmie.

Le commandant britannique ne voulut pas y hasarder ses bâtiments dont les hélices étaient très exposées et les coques de triplex plus vulnérables. La construction du port de la Kalemie fut décidée.

Commencée immédiatement, la jetée de pierre se dessinait déjà si bien que dès le 23 décembre, je décidai d'y abriter la «Netta», la chaloupe canonnière et la vedette; le capitaine Simson lança dès le lendemain 25, le «Mimi» et le «Toutou».

Le 25, jour de Noël, une flotille de petits bâtiments se balançait mollement dans la houle du lac, pointant crânement ses canons vers le large et mirant dans les eaux claires les couleurs de la Royal Navy et de la Belgique.

BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN 1914-1918

De tweetaligheid van Neptunus, stelt ontegensprekelijk problemen; de redactie heeft echter altijd — en is er in geslaagd — een 50% verhouding tussen beide taalstelsels te eerbiedigen. Vanaf dit nummer zal de redactie echter zoveel mogelijk bepaalde artikels van een korte inhoud in de andere taal voorzien.

Luitenant ter Zee 1^o kl. F. Van der Taelen stond in voor deze Nederlands-talige samenvatting en vlotte vertaling.

Korte inhoud van de in het Frans gepubliceerde artikelenreeks door J. Verleyen — zie Neptunus nrs : 6/69 en 1 en 2/70 — in een volgend nummer vindt U hetzelfde betreffende de nrs 3 en 5/70 en eventueel volgende nummers.

In zijn eerste artikel (zie Neptunus nr 6/69) verhaalt J. Verleyen hoe hij langs contactnamen met de administratieve diensten der Belgische kustgemeenten eventueel onder de oude vissersbevolking overlevenden van het Belgisch Zeekorps 14-18 hoopt terug te vinden; en meer in het bijzonder, hoe hij probeert meer hierover te vernemen, door een onderzoek te «Gravelines» waar van 1917 tot 1918 het Belgisch Bemanningsdepot zou zijn gevestigd geweest. J. Verleyen dankt in 't algemeen alle bevoegde diensten der kustgemeenten en in het bijzonder de Heren Burgemeesters van Heist-aan-Zee en Blankenberge voor hun welwillende medewerking.

Alvorens te Gravelines zelf zijn opzoekingen verder te zetten neemt de schrijver contact met een verre bloedverwante in Brussel, die Gravelines geboren werd en er haar jeugdjaren, waaronder 14/18, doorbracht. Deze dame vertelt hem dat haar ouders te Grave-

lines een herberg uitbaatten en dat er gedurende 14/18 steeds veel Belgische troepen te Gravelines gelegerd waren ; zij herinnert zich echter geen aanwezigheid van Belgische militaire zeelui gedurende die periode.

Niet ontmoedigd door deze tegenslag besluit J. Verleyen een oud-studievriend op te zoeken ; het betreft Marc Goor (R.O./ZM), wiens vader als Luitenant Goor het Flottielje van Tanganika commandeerde alvorens na zijn terugkeer uit Afrika het bevel te nemen van de «Ville d'Anvers», voornaamste zee-eenheid van het Bemanningsdepot te Gravelines (*). Ditmaal was het geluk met de schrijver : niet alleen leefde Comd Georges Goor nog maar in zijn 89e levensjaar getuigde hij nog van een voor zijn leeftijd buitengewone aktiviteit. Samen met zijn levendige herinneringen bezit hij verscheidene foto's en geschreven documenten betreffende de periode welke de schrijver interesseert. Bovendien toont Comd Goor zich een enthousiast medewerker en is gelukkig een bijdrage te kunnen leveren tot publikatie van dit deel onzer militaire maritieme geschiedenis. J. Verleyen heeft eindelijk de weg tot zijn doel gevonden ; maar deze weg verplicht hem niet alleen tot een lange omleiding langs het verleden maar bovendien langs vergelegen afstanden in plaats. De weg van de overwinning ging immers ook eerst over het Tanganikameer !

In zijn tweede artikel (Neptunus 1/70) citeert J. Verleyen verscheidene werken welke over 14/18 handelen ; en dan meer bepaald degene welke maritiem getint zijn. De schrijver geeft hierin ook een kort relaas over de gebeurtenissen welke in deze boeken beschreven worden maar legt er vooral de nadruk op het feit dat het in zijn artikelenreeks niet zozeer de bedoeling is om reeds elders verschenen oorlogsfeiten en -gebeurtenissen samen te bundelen, maar wel om als een ware zoeker, bij overlevende ooggetuigen nieuwe elementen, nog niet gepubliceerde foto's of door aktueel (overleden) getuigen uit die tijd nagelaten geschriften en rapporten, in het daglicht te stellen.

Gelieve hieronder volledigheidshalve de titels van bovenvernoemde werken te vinden ; echter zonder korte inhoud, daar dit ons te ver zou verwijderen van de door J. Verleyen vrkozen zienswijze.

«Les Campagnes Coloniales Belges 1914/1918», uitgegeven in 1927 door de Sectie Geschiedenis van de Generale Stam van het Leger.

«La Campagne du Tanganika», door Kolonel G. Moulaert, uitgegeven in 1934 door «l'Edition Universelle», te Brussel.

«Een weinig gekend incident van de oorlog 14/18», door A. Lederer, zie Neptunus nr 3/1965.

«Les Troupes du Katanga et les Campagnes d'Afrique 14/18», door Kolonel E. Muller, uitgegeven in 1937 door «Office de Publicité» te Brussel.

«Les Ancêtres de notre Force Navale», door Louis Leconte.

«The Phantom Flottila», door Peter Shankland, uitgegeven in 1968 door Collins te Londen.

DROST en niet DORST.

«Le Passé Maritime des Belges», door Constant Vander Meer, uitgegeven in 1939 door «La Ligue Maritime Belge».

«Articles sur la Campagne Navale du Tanganika», zie Neptunus nrs 3 en 4 van 1965.

(*) volgens het werk «Les ancêtres de notre Force Navale» door Louis Leconte.

(*) plezante NOOT : de volgorde der letters in deze naam werd grondig gecontroleerd. Het is wel degelijk

En zo komen we dan langs artikels 3 en 4 (Neptunus 1970/2 en 70/3) tot de kennis-making met een der REUZEN uit onze maritieme geschiedenis : «de Comd Georges Goor» en met hetgeen hij ons langs de pen van de heer J. Verleyen heeft nagelaten :

Voortgaande op het portret in het Koninklijk Museum van het Leger krijgt men meestal een verkeerde indruk over de persoonlijkheid van Comd. G. Goor. Men stelt zich een nogal middelmatig, zelfs eerder tener persoon voor ; maar in werkelijkheid was en is de Comd. niet alleen groot en struis van lichaamsbouw maar hij straalde bovendien een sterke persoonlijkheid uit. Hij kan ons niet wegsteken noch dat hij zeeman was, noch dat hij bevelvoering op zee uitoefende. God liet hem lang in leven ; en na Goor te hebben ontmoet heeft men de neiging aan te nemen, ja zelfs de vaste overtuiging : «dat het harde zeemansleven de mens sterkt».

Marie, Albert, Paul, Adolphe, **Georges**, Goor werd geboren te Leuven op 11 Mei 1880 en deed er zijn volledige Humaniora aan het College van de H. Drievuldigheid. Beho-

rende tot een familie der goeude klasse kon niemand, hem als kind gekend hebbende, vermoeden dat hij het ruw en zwaar beroep als zeeman zou kiezen.

Een nog eigenaardiger detail is wel dat Georges GOOR absoluut niet scheen voorbestemd om de grote strijder te worden welke hij uiteindelijk is gebleken. Inderdaad, toen Georges zich in 1900 als twintigjarige LOTELING aanbood trok hij het goede nummer 2276 en was hierdoor vrijgesteld van militaire dienst en ingedeeld bij de Leuvense Burgerwacht («Garde Civique»), welke in 1914 voorbeeldig haar plicht deed. Reeds in vroegere periodes had de Leuvense Burgerwacht haar plicht in soms droevige omstandigheden moeten uitoefenen gedurende periodes van sociale agitatie, volksopstanden, stakingen, enz. De avond van 18 April 1902 was een bijzonder delicate situatie ontstaan, daar een oproerige menigte het huis van Minister Schollaert belegerde en het leven van de minister en zijn familie werkelijk in gevaar was. De Burgerwacht, als enige bestaande organisatie om de openbare orde te handhaven (de eerste mobiele Rijkswachteenheden werden slechts in 1913 opgericht) had geen andere uitweg meer dan het vuur te openen. Ongelukkig waren vele slachtoffers te betreuren waaronder meestal idealistische sociale strijders; maar ook toevallige onschuldige voorbijgangers werden door verloren kogels getroffen.

Maar onze Georges GOOR heeft men niet dikwijls in de Leuvense Burgerwacht opgemerkt. De Zee had hem, jong nog dat hij was, niet zonder succes geroepen. Ja, nog zeer jong zijnde koos Georges de destijds nog buitengewoon zware maar enige weg welke toen tot de carrière van zeeofficier leidde. Het past hier wel om er even aan te herinneren dat het maar sedert 1904 is dat ons land een schoolschip naar zee stuurde; en dit dan nog dank zij het privé initiatief van de Belgische Maritieme Vereniging. Een schoolschip zou eindelijk de vaak onmenselijk harde opleidingsvoorwaarden verhinderen waaraan onze aspirant-officieren zich aan boord van vreemde schepen dienden te onderwerpen.

Vanaf 10 Maart tot 29 December 1895 dient Georges Goor als scheepsjongen op de metalen Duitse driemastbark «FORTUNA» onder het bevel van Kapitein W. Robarth en voor rekening der rederij C. Wehrhahn uit Hamburg.

Op 26 Mei 1896 scheept hij, steeds als dekjongen, in aan boord van het Engelse zeilschip «MANCHESTER» onder bevel van Kapitein J. E. Hicks en reist naar San Francisco voor rekening van de «Manchester Sailing Ship and Co Ltd», filiaal van de beter gekende rederij «J. Joyce and Co» uit Liverpool.

Onze pas zestien geworden Georges was dus nu reeds «Kaap Hoornvaarder» en «zag Valparaíso en Frisco» zoals in oude zeemannsliederen de Kaap Hoornvaarders bezongen werden.

Van 6 Juli tot 2 oktober 1897 vaart Georges als lichtmatroos op het stoomschip «ALBERTVILLE» (eerste der reeks schepen welke deze naam droegen) naar Matadi onder bevel van de Engelse Kapitein Morgan en voor rekening van de Belgische Maritieme Compagnie van Congo te Antwerpen.

Op 2 Augustus 1898 scheept GOOR in als derde stuurman op het ss «BRUXELLESVILLE» (ook eerste van zijn naam) weer met bestemming Congo en voor rekening van dezelfde compagnie. De bevelvoerder was ditmaal de Duitse Kapitein T. T. H. Taggenbrock.

(Tussen haakjes eventjes eraan herinneren dat de Belgische Maritieme Compagnie van Congo de voorgangers waren van de Compagnie Maritime Belge, onze welgekende C.M.B.)

Ik zei reeds dat ditmaal GOOR mee was als 3de stuurman. Georges heeft inderdaad op 8 Augustus 1898 zijn brevet van 2de Luitenant ter Lange Omvaart ontvangen. Onze Georges had dus dit brevet reeds op zak toen hij zich in 1900 als loteling aanbood. Geen wonder dat men hem niet dikwijls op de verzamelingen van de Leuvense Burgerwacht zag!

Op 8 juli 1901 monstert GOOR aan op het stoomschip «STANLEYVILLE» (1ste met die naam) weer met bestemming Congo, voor rekening van de Belgische Maritieme Compagnie van Congo en onder bevel van Kapitein J. B. Sparrow.

Van 5 September 1901 tot 16 Juli 1903 vaart Georges als 2de Stuurman op volgende Belgische schepen : ALBERTVILLE, ROUMANIE, COCKERILL en PRINCESSE ELISABETH. Het gaat weer naar Congo maar ook naar Bilbao en Braïla. Hij kan nu gemakkelijk als 2de Officier varen daar hij op 7 November 1901 zijn brevet van 1ste Luitenant ter Lange Omvaart behaalde.

De ALBERTVILLE (2de met die naam) was een ss van 3.805 ton en voer voor rekening van de Belgische Maritieme Compagnie van Congo onder bevel van Kapitein F. W. Tubbs.

De ROUMANIE (1ste met die naam), welke zou worden getorpedeerd in 14/18, behoorde aan rederij DEPPE en werd vermoedelijk door een BELG bevolen, de Kapitein's naam was J. Coppens wat inderdaad wel Belgisch klinkt.

De COCKERILL en de PRINCESSE ELISABETH behoorden beide aan rederij Cockerill en maten respectievelijk 2.441 en 2.450 ton. De eerste stond onder bevel van Kapitein J. Férauge en de tweede voer onder Kapitein Rein.

In functie van 1ste Officier scheept, op 1 Augustus 1903, Georges in a/b van de reeds geciteerde ROUMANIE en op 27 Maart 1904 op de PRINCE ALBERT. Met deze schepen doet GOOR o.a. de havens van Alexandrië en Genua aan. De PRINCE ALBERT behoorde toe aan rederij DENS en werd bevolen door kapitein DROST (*).

Tenslotte kwam dan GOOR'S laatste inscheping bij de koopvaardij. Ditmaal slechts als 4de Officier, maar het was dan ook op een 12.760 ton metende pakketboot varende onder U.S.A. vlag. De FINLAND voer voor rekening van de «International Mercantile Marine Co» van New York, met deze laatste stad als thuishaven. Aan boord van dit schip vaart G. GOOR op New York in April 1904. De laatstvermelde rederij behoorde tot dezelfde groep als de beroemde «RED STAR LINE» en hield zich vooral bezig met het toen nog zeer renderende emigrantenverkeer van de oude naar de nieuwe wereld.

Op 6 Mei 1905 wordt Georges benoemd tot Luitenant bij de Staatsmarne en afwisselend afgedeeld bij de mailboten Oostende - Dover en de staatsvisserijwachtschepen. Reeds zeer vlug blijkt zijn voorliefde naar de visscherijwacht te gaan en hij weet het zo aan boord te leggen om er zoveel mogelijk bij in te schepen.

Eindelijk werd Georges Goor een vast lid van de Staf van de VILLE D'OSTENDE of de VILLE D'ANVERS. Zijn waarachtige strijdersloopbaan zal kunnen beginnen. Na verscheidene jaren dienst vooral op de aviso's van de staatsmarine, welke toen instond voor politieopdrachten en visserijwacht, wordt Georges op 27 Februari 1911 voor één jaar met verlof zonder wedde gesteld, om in Congo een visserijopdracht uit te voeren ; en dit is de reden dat hij zich kant en klaar ter plaatse bevond toen men hem op het TANGANIKAMEER nodig had.

Ziedaar in het kort de levensloop van deze merkwaardige figuur, geschetst tot op het ogenblik dat hij toekomt aan het Moëromeer. Vanaf volgend artikel (Neptunus nr 3/70) (waarvan de Nederlandse korte inhoud in een volgend nummer volgt) laten wij ons door Commnadant Georges Goor zelf door woord en beeld meevoeren naar deze Congolesse meren.

Alvorens echter verder te gaan merken wij met P. Scarceriaux en J. Verleyen op hoe zeldzaam men destijds in de Belgische Koopvaardij schepen van eigen constructie vond ; even zeldzaam trouwens als Belgische Kapiteins op onze Koopvaardij. Het is slechts vanaf 1910, en zulks dank zij het hardnekkig aanhoudend streven van de Marine-akademie ,dat het bij Belgische rederijen gebruikelijk werd hun schepen aan landgenoten-kapiteins toe te vertrouwen.



BUNDESMARINE



j. de ridder

Jumelage

A l'occasion du dixième anniversaire du jumelage Bremerhaven - Cherbourg l'escorteur français «LE FOUGUEUX» a fait escale dans le vieux port de la ville allemande. Officiers et équipage ont participé aux manifestations solennelles marquant l'inauguration du Musée de la Marine allemande.

La première Station Allemande de dessalement de l'eau de mer assurant, à raison de 800 m3 par jour, l'approvisionnement en eau potable d'une agglomération, a été installée sur l'île de Helgoland.

Les pêcheurs allemands

ont pris moins de poissons en 1969 qu'en 1968. La pêche hauturière et côtière accuse une baisse de 3.600 T (-4,5%) ; 641.700 T ont été pêchées, dont 633.200 ont été rapportées dans les ports de la République fédérale.

4.183 navires de mer

battent pavillon allemand et réalisent 7.956.923 tonneaux de jauge brute. Ce chiffre comprend entre autres 2.350 cargos, 71 bateaux frigorifiques, 128 bateaux-citernes et 182 navires de passagers.

Qui a perdu son alliance à la guerre

1914-1918 ?

La trouvaille qu'a faite Gustav Penzenhorn, de Oeningen, dans l'arrondissement de Soltau, est devenue depuis quelque temps la cause d'un véritable casse-tête : des recherches sont affectuées pour retrouver un ancien prisonnier de guerre belge et lui rendre l'alliance qu'il a perdue voici plus de cinquante ans. Ce Belge avait perdu sa bague un soir en travaillant près d'une petite rivière, l'Aue, qui passe à proximité de la ferme des Penzenhorn. A cette époque, Gustav Penzenhorn était tout jeune garçon ; il n'a jamais oublié qu'il avait participé aux recherches. Il a retrouvé maintenant cette bague dans un tas de terre alors qu'on effectuait des travaux au même endroit, et aimerait la remettre à son propriétaire.

Le océans produiraient-ils des gaz hilarants ?

Les océans du globe ne produisent pas que de l'oxyde de carbone toxique, mais ils semblent être également une source de gaz hilarants qui sont en réalité des protoxydes d'azote, une combinaison gazeuse entre l'azote et l'oxygène. C'est avec ce

résultat que le navire de recherches océanographiques allemand «METEOR» est revenu de son 20e voyage en mer dans son port d'attache, Hambourg. Pendant cette croisière, des savants de l'Institut Max-Planck de chimie, de Mayence, ont relevé au large des côtes d'Islande et des îles Féroé des traces certaines de protoxydes d'azote. De l'avis des scientifiques qui ont séjourné à bord du «METEOR», il est possible qu'il existe dans les mers du globe des formes de métabolisme encore inconnues ou des processus de dégradation organiques insoupçonnés qui seraient cependant tous deux générateurs d'oxyde de carbone qui vient polluer l'atmosphère et s'ajoute, on ne sait pas encore dans quelles proportions, à la pollution provoquée par la civilisation.

Le «METEOR» était parti en mer le 21 avril dernier. Sa croisière était répartie en trois phases qui ont permis à trois groupes de savants d'étudier les fonds marins d'Islande et des îles Féroé, où on trouve de véritables chaînes montagneuses atteignant jusqu'à 2.500 mètres d'altitude par rapport au fond de l'Atlantique Nord et de la Mer du Nord européenne. Elles influencent considérablement l'échange des masses d'eau entre ces deux mers. Les travaux de recherche ont porté notamment sur le relevé topographique de cette zone, des mesurages sur les flux marins et des mesurages aux diverses profondeurs sur les variations de la température, de la teneur en sel et en oxygène. Les résultats pourront profiter également à la pêche, qui s'intéresse spécialement aux conditions régnant dans les zones limitrophes de masses marines déterminées. Des mesures géophysiques ont montré que le champ magnétique terrestre était particulièrement complexe dans la région analysée et que l'on pouvait relever de nombreuses perturbations. L'aiguille de la boussole magnétique présentait par moments des écarts de 11 degrés par rapport au nord géographique local.

En cinq ans et demi, le «METEOR» a passé 1.357 jours en mer, parcourant en tout 173.096 milles marins. 817 savants ont travaillé à son bord, dont 75 venant de pays étrangers d'Europe et d'outre-mer. 236 instituts allemands et 29 instituts étrangers ont profité des résultats des recherches. La présente croisière du «METEOR» a dé-

buté le 8 septembre. Il passera deux mois en Méditerranée. Son équipement a été complété par une installation ultra-moderne permettant de faire le point à l'aide de satellites de navigation. Sa position pourra ainsi être déterminée plus exactement encore, à 100 ou 200 mètres près.

LE «FRANCE»

le plus grand et le plus rapide des transatlantiques du monde, fera désormais régulièrement escale à Bremerhaven. Lors de son premier accostage en juin dernier, 15.000 curieux s'étaient retrouvés sur les quais pour le saluer.

La première machine d'Europe

permettant de nettoyer le sable des plages, une réalisation d'une firme de Munich spécialisée dans l'aménagement de pistes skiables, est actuellement expérimentée sur les plages de l'île de Sylt. Elle permet d'en éliminer les résidus de goudron et d'hydrocarbures, les cailloux, les débris de verre et les coquillages.

Un téléphérique

de 638 m de long sera construit prochainement par-dessus le Rhin entre la ville de Coblenche et le château fortifié d'Ehrenbreitstein, ancienne prison militaire française après la seconde guerre mondiale. Il sera mis en service dès l'an prochain.

La station «Rhin-Nord»

première station automatique de contrôle des eaux des pays arrosés par le Rhin, vient d'être mise en service à Bimmen, près de Kleve. Chimistes, radiologues et biologistes travaillent à définir la teneur en oxygène, la température, le degré d'impureté et la radioactivité de l'eau. La station doit servir de modèle pour la construction de 31 autres centres, dont 12 en Rhénanie-Westphalie (5 sur le Rhin, 7 sur les affluents). La création de ce centre constitue une mesure supplémentaire de lutte contre la pollution des eaux.

Police Fédérale de Protection des Frontières Côtières

La 1ère Flotille de surveillance vient d'être commissionnée à Neustadt/Rolstein en présence du Ministre de l'Intérieur de la République fédérale. La 2ème Flotille entrera encore en service avant la fin de l'année.

Il y a lieu de noter que la section maritime des Gardes-Frontière fut dissoute en 1956, lorsque ses 40 unités et 1.100 fonctionnaires furent transférés au ministère de la défense en vue de constituer l'embryon de l'actuelle Bundesmarine.

Le Congrès Inter-Océan.

qui aura lieu du 10 au 15 novembre à Dusseldorf en même temps qu'une exposition sur les recherches océanographiques et l'utilisation des mers et océans, a pour but d'intensifier la coopération entre l'industrie et les établissements de recherches scientifiques et de présenter les tendances d'avenir pour une utilisation des océans qui soit profitable sous de multiples aspects à l'économie nationale.

Débarquement par hélicoptère.

La tempête qui sévissait sur la place de Vejers (Jutland) a nécessité un débarquement par hélicoptère, des 1.100 marins britanniques, américains et néerlandais embarqués à bord du porte-avion «ALBION», afin de permettre le déroulement normal de l'exercice OTAN «LOVE SONG».

Américain à Hambourg.

Un groupe comprenant 5 bâtiments de la marine américaine a rendu visite à Hambourg. Il s'agissait du porte-avion «WASP», des frégates «EDWARD Mc DONNELL» et «RICHARD L. PAGE», du sous-marin «ODAX» et du bâtiment logistique «MARIAS».

Le «WASP» avec ses 271 mètres et ses 41.900 tonnes de déplacement avait à lui seul 2.240 membres d'équipage à bord.

Nouvelles affectations.

Le Vice-Amiral Karl Hetz, Chef de la Flotte de la Bundesmarine, atteint par la limite d'âge a été remplacé dans ses fonctions par l'Amiral de Flotille Armin Zimmermann. Ce dernier aura comme adjoint l'Amiral de Flotille Hartwig, lequel commandait l'Escadrille des Destroyers.

Américains dans la Bundesmarine.

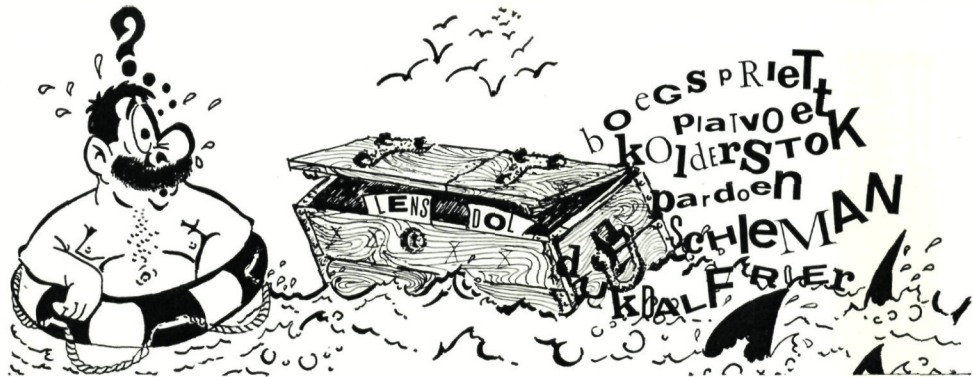
Trois aspirants de l'Académie Navale d'Annapolis sont actuellement en stage, pour une période de deux mois, à bord des unités de la 2e Escadrille de Vedettes Rapides.

A la dérive.

Le caboteur hambourgeois «JAHN UTE» en route pour Falmouth, était à la dérive à hauteur de Portland. Il fut secouru par la frégate «LUBECK» qui remorqua le bâtiment désemparé jusqu'à Weymouth Bay. **Stanavforlant.**

Lors de la visite du «Standing Naval Force Atlantic» à Oslo, en septembre dernier, le destroyer «HESSEN» fut remplacé par le «SCHLESWIG HOLSTEIN».

C'est la troisième unité allemande à faire partie de cette force au cours de cette année, puisque le «HESSEN» avait quant à lui relevé la frégate «AUGSBURG» au mois de mai dernier.



woorden uit de zeemanskist

VAN BOLDERS, KLAMPEN EN KORVIJNAGELS

j. dreesen

Om aan boord de meertrossen en het ander lopend touwwerk te beleggen beschikt de zeeman over een volledig gamma bevestigings- en afmeerpunten. We nemen ze even onder de loep.

Bij het afmeren gebruikt men de gewone BOLDER — geen dubbele bolder, want per definitie is een bolder een gestel van twee palen. Staat zo'n bolder alleen dan noemt men hem, alnaargelang de omstandigheden en het gebruik dat men er van maakt, ENKELE BOLDER, zoals ze meestal op een kaaimuur of dukdalf voorkomen; SLEEBOLDER als hij voor dit doel in een roeizeil- of motorsloep gemonteerd staat; VOORBOLDER zoals men ze op kleinere vaartuigen als enige bolder op het voorschip aantreft. Stevige constructies die op een enkele bolder gelijken en waardoorheen een grote bout of dwarsbalk steekt noemt men een BETING. De beting stamt uit de tijd van de zeilschepen, komt nog wel eens voor op oudere schepen van onze tijd en werd gebruikt om een anker te laten vallen met BETINSLAG d.w.z. de ankerketting werd alvorens naar het anker te varen met een slag rond deze constructie gelegd. Aan boord van sleepboten treft men een SLEEBETING aan, die gebruikt wordt om de sleeptros te beleggen.

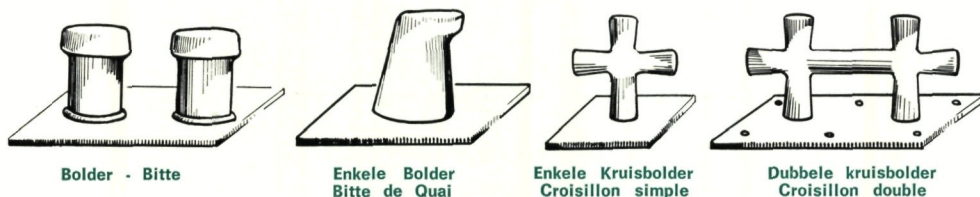
ENKELE en DUBBELE KRUISBOLDERS — het enkele en dubbele heeft betrekking op het kruis — worden gebruikt om lopers van takelstellen, waarop zware lasten zijn aangeslagen, te beleggen. Dit is dan voornamelijk voor sloepen die nog met de hand gestreken worden.

SCHUINE BOLDERS en STOKBOLDERS treft men aan op kleinere eenheden (jachten en dergelijke) waar ze gebruik worden als afmeerbeslag.

KIKKERS en KLAMPEN, in alle maten en uitvoering, worden gebruikt om vlaggelijnen, stootkussens, lichte meertrossen, schoten, hijsen en vallen op aan te slaan of te beleggen. Alhoewel er geen duidelijke lijn te trekken is tussen KIKKERS — zo genoemd vanwege de gelijkenis met een wervel, die deze naam draagt en waarmee een luik of een schuifraam wordt vastgezet — en KLAMPEN noemt men bij voorkeur een kleine klamp een kikker en reserveert men de term KLAMP of beter BELEGKLAMP voor de uitvoeringen die steviger zijn.

Nog niet zo lang geleden vormden de KLAMPEN op de vissersschepen een zeer belangrijk deel van de scheepsuitrusting. Het waren op de allereerste plaats stevige stukken hout, met uitstekende punten, die hier en daar op de stutten aan de binnenkant van de VERSCHANSING waren aangebracht en waarop het lopend touwwerk en zelfs soms de meertrossen werden

belegd — aan boord van de Zenobe Gramme vindt men nog klampen van dit model. — Voorts kende men de :

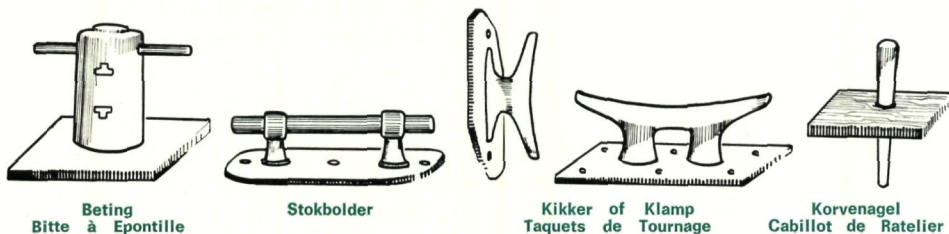


- KRUISKLAMPEN : onze tegenwoordige kikkers ;
 KNECHTSKLAMPEN : om een touw in te beknijpen en het daarna te be-
 leggen ;
 SJORKLAMPEN : met een hol in het midden om er een schoot door
 te steken en op z'n staandepart te bevestigen ;
 LIPKLAMPEN : voorzien van een uitstekende lip om lopend touw-
 werk aan vast te maken ;
 SCHRANKLAMPEN : die op de reling stonden en voor het inhalen van de
 kor werden gebruikt ;
 STOPPERKLAMPEN : tegen de stutten geplaatst en waaraan de vanglij-
 nen van de kor werden bevestigd ;
 MUISKLAMPEN : die het verschuiven van stroppen of ander touw-
 werk beletten.

Ter vervanging van al deze in onbruik geraakte klampen kregen we de KLEMKIKKERS en de KAM- of SCHOOTKLEMMEN, die nu op elke moderne jacht thuishoren.

Vermelden we ook de HALVE KLAMPEN die nog op sommige vaartuigen worden aangetroffen.

Hier zouden we onze opsomming kunnen stoppen ware het niet dat een zeer voorname vertegenwoordiger van deze soort scheepsuitrusting on-
 vermeld bleef, namelijk de KORVIJNAGEL.



KORVIJNAGELS zijn houten, bronzen of ijzeren pennen die rondom een mast zijn aangebracht en waarop het lopend touwwerk (hijsen, vallen) kan worden belegd.

Aan boord van de zeilschepen staken de korviijnagels in wat men een NAGELBANK placht te noemen, zijnde een houten of ijzeren balk onder aan de mast aangebracht of ook, zoals het soms gebeurde, twee banken,

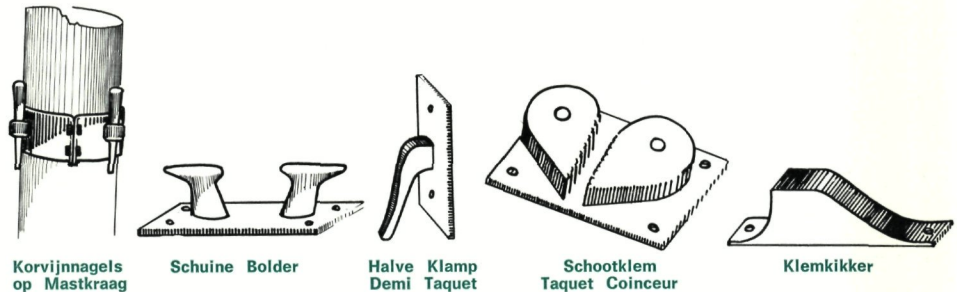
een aan weerszijden van de mast, zoals dit het geval is a/b van de Mercator. Dit onderdeel, waar enorm veel kracht op komt moet dan ook stevig met bouten in dek zijn bevestigd. Sommige jachten hebben een korte nagelbank, dwars achter de mastkoker bevestigd, die men KNECHT noemt.

In onze Marine komen de korvijnnagels nog voor op de dinghies en de walvissloepen, waar ze in de gaten van de MASTDOFT gestoken worden, alsook in de Bli's, gebruikt als zeilsloepen, waar ze dan in een metalen kraag rond de mast zitten — voor de vallen en hijsen — en in gaten van de doften — voor de schoten.

Het woord korvijnnagel groeide doorheen verschillende min of meer sterk verbasterde vormen, zoals karvijl, (karveil), korvijl, karvijlnagel, karvij, kavij, korvij, kouwij, koufijnnagel, kuwijnnagel, karveelnagel uit KARVIEL, dat met ingevoegde r, uit KAVIEL ontleend is aan het Italiaanse CAVIGLIA of Spaanse CABILLA in de betekenis van nagel of pen.

Nu is het zo dat het Franse gelijkbetekenende CABILLOT dezelfde oorsprong heeft en uit CAVIGLIA en CABILLA gegroeid is langs CHEVILLE, CHEVILLOT naar CAVILLOT en uiteindelijk CABILLOT.

Uitgaande van het oorspronkelijk woord is het tweede lid van het woord korvijnnagel een later en overbodig bijvoegsel. Hiervoor vergelijken we de samenstelling met het gelijkbetekenende middelnederlands KOBILIEN en



het Noordhollandse KOFILIEN. Uit het Nederlands werd het woord overgenomen in het Skandinavisch, KOFILNAGEL en het Russisch, KOFELNAGEL.

En parlant des bittes, taquets et cabillots

Tourner une manœuvre se fait, suivant le cas ou les circonstances sur bittes, unique ou doubles, à épontille, à paille, de quai (boullard ou bollard) ou sur bitton, croisillon unique ou double, ou encore sur un taquet de tournage (ou taquet à oreilles). Les taquets de ris, de cabestan, de mat, de bitte, de barrotin, de gui et d'autres sont différents et ne servent pas au tournage. Sur un petit yack le taquet coinqueur permet de maintenir l'écoute sans tournage.

De vieille famille est le cabillot, dit de ratelier pour le distinguer des cabillots de bouline et d'ajut, trouvant son origine (comme d'ailleurs son semblable en Néerlandais, Korvijnnagel) dans l'italien Caviglia et l'espagnol Cabilla.



BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE



België, Zeevarende Natie ?

De v.z.w. «NAUTICA» beijvert zich sedert meer dan 20 jaar om de publieke opinie te sensibiliseren voor maritieme aangelegenheden. Haar tijdschrift SIRENE dat vulgariserende artikelen over maritiem gerichte onderwerpen bevat speelt hierbij een voorname rol. Haar Engelse en Duitse gidsen voor zeelieden zullen weldra hun tiende jaargang kennen.

In 1968 nam «NAUTICA» een nieuw en prijzenswaardig initiatief, met de uitgave van «BELGIE ZEEVARENDE NATIE?» en «BELGIQUE NATION MARITIME?» die de lezer een overzicht geven van de plaats der Belgische havens in het internationale maritieme verkeersnet, van de scheepsbouw, de koopvaardij, de maritieme carrières, over de Zeemacht, de Flandria-boottochten, de vroegere zeilschepen en over hedendaagse «gespecialiseerde» schepen. Voorts een aantal boeiende bijdragen over tewaterlatingen, scheepsbenamingen, boegbeelden, zeemanstaal, zeemansbijgeloof, enz., en een verklarende lijst van enkele honderden nautische uitdrukkingen, over maritieme organisaties en ditto tijdschriften.

In één woord een boekje, helemaal naar de zin van de «shiplover». De uitgave staat trouwens op de lijst van de door het Ministerie van Nationale Opvoeding voor de bibliotheken aanbevolen werken.

De eerste uitgaven, zowel de Nederlandse als de Franse, zijn reeds enkele tijd uitgeput en de vereniging heeft zopas een tweede herziene en aangevulde uitgave in de omloop gebracht.

Het «Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie» v.z.w. verleent zijn auspiciën aan dit werk waarin de maritieme auteurs C.G.

e.a. van haverbeke

SEGRS en A.E. MINTIENS zo ongeveer alles hebben verwerkt wat ons op dit gebied kan boeien. Het kreeg na de eerste uitgave in pers en radio zeer lovende beoordelingen mee en de nieuwe uitgave die nog werd bijgewerkt met bijdragen over de zeilsport en de zeesleepvaart zal ongetwijfeld andermaal een groot succes kennen.

Het kan besteld worden door overschrijving van het bedrag van 85.— frank op pcr. n° 92774 van NAUTICA. Men kan het zich ook aanschaffen ten zetel van de v.z.w. NAUTICA, Steenplein, Antwerpen of bij INFORMAR, Belliardstraat 30, 1040 - BRUSSEL.

MARITIEME PRIJS GRAAF DANIEL LEGRELLE 1971

Voor de derde maal wordt in de loop van het jaar 1971 de Maritieme Prijs Graaf Daniel le Grelle uitgereikt. Deze prijs werd in 1968 ingesteld op initiatief van de «European Shipping Press Association» die aldus wil bereiken dat méér aandacht zou worden besteed aan de studie van problemen en onderwerpen die in direct verband staan tot het wezen en de werking van havens en scheepvaart.

Zoals vorige jaren is er één algemene opgave : Een actuele verhandeling over economische financiële of bedrijfstechnische problemen die verband houden met de havenexploitatie, de scheepvaart en aanverwante onderwerpen, en er zijn bovendien twee aanbevolen onderwerpen :

1° GEINTEGREERD HAVENBEHEER. (t.t.z. een studie van de mogelijke en wenselijke coördinatie tussen de onderscheidene bij een haven betrokken diensten).

2° MODERNE INFORMATIE-TECHNIEKEN.

Om mogelijke kandidaten toe te laten zich eventueel reeds voor te bereiden op de opgaven voor 1972 worden hier reeds de aanbevolen onderwerpen voor dat jaar opgegeven : 1° Systeem en Trafiekprognoses van het Havenverkeer ; 2° Mogelijkheden en Begrenzing van Havenordinatoren. De onderwerpen dienen op wetenschappelijk verantwoorde wijze ontwikkeld te worden en tot degelijk gefundeerde conclusies te leiden. De studies die in creatieve zin ontwikkeld worden en aldus kunnen bijdragen tot de promotie van de natio-

nal havens en de Belgische maritieme belangen genieten uiteraard de voorkeur van de jury.

In 1969 werd de prijs toegekend aan de H. de Monie met een werk over de **Trafiek van Canadees Zachthout in de haven van Antwerpen**, terwijl de H. Keereman in 1970 zijn werk over **Lash Systemen** bekroond zag.

De prijs bedraagt 25.000 frank en wordt beschikbaar gesteld door de Continental Bank. Het reglement van de prijsvraag kan schriftelijk aangevraagd worden bij de secretaris van de jury : C.G. SEGRS, 148 Venneborglaan, 2100 - DEURNE.



Le monde Atlantique

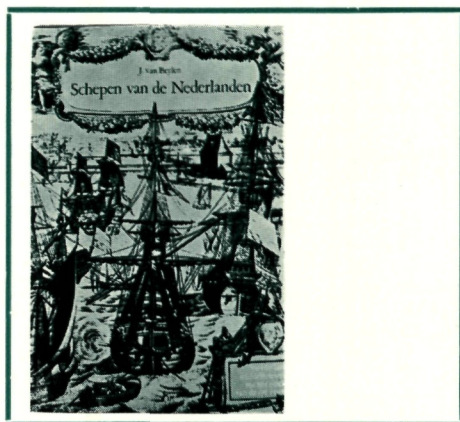
Organe trimestriel de l'Association Atlantique Belge, 12, rue des Taxandres, 1040 Bruxelles. CCP. 206.941, abonnement : 120.— F.

Sommaire de nr. 4, décembre 1970.

La signification d'une monnaie européenne par le baron Snoy d'Oppuers, ministre des Finances de Belgique.

L'Alliance Atlantique et les problèmes politiques par Sir Eveley Shuckburgh, ancien représentant du Royaume-Uni auprès de l'OTAN.

La désatlantisation de la Méditerranée par Ivan Mattes Lombardo, ancien ministre, président du comité Atlantique Italien. Venise et l'éducation permanente par A. Parisi, ministre de la Culture en Belgique. Bibliographie.



J. VAN BEYLEN

SCHEPEN VAN DE NEDERLANDEN

Amsterdam, P.N. van Kampen & Zoon N.V., 1970, 19x27 cm, p. 324 ; ill. 53 ; 760,— F. Biina dertig jaar geleden verscheen bij dezelfde uitgever van de hand van G.C.E. Crone een werk «Onze Schepen in de Gouden Eeuw». Hoewel dit boek nog steeds als een veel geraadpleegd werk wordt beschouwd, is, waar de maritieme historie niet is blijven stilstaan, een nieuwe aanpak over de 17e eeuwse scheepvaart op zijn plaats. Te meer daar Crone zich beperkte tot de Noordelijke Nederlanden.

De auteur van dit nieuwe werk, J. Van Beylen, hoofd van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, heeft zijn onderzoek uitgebreid tot de beide Nederlanden zoals zij sedert het einde van de Middeleeuwen bestonden. Toen al speelde Vlaanderen met havens als Duinkerken, Brugge en Antwerpen een vooraanstaande rol en het is daar dat de aanloop voor de Nederlandse Gouden Eeuw begon.

In dit standaardwerk wordt een overzicht gegeven van de algemene ontwikkeling van het schip tot 1600 en van de scheepsbouw in de 17e eeuw. Oorlogsschepen en koopvaardisschepen worden diepgaand behandeld, waarbij talrijke nieuwe standpunten naar voren komen. Zoals nergens voorheen geschiedde wordt over de galei, de fluit, het kateschip en de hekboot op de meest uitgebreide wijze geschreven. Vissersschepen als de buis, de hoeker, de pink en vele andere worden naast binnenvaartuigen als damlopers, kagen, smal- en wijschepen,

tjalken, pleiten en otters, schuiten en rijnschepen, beschreven met al hun bijzonderheden.

Ook over de jachten uit die tijd leest men veel nieuws.

Naast een bijna volledig beeld van de toenmalige zeil- en roeischeden — hun bouwwijze, hun functie en hun economische waarde — geeft de auteur een uitgebreid overzicht van de versiering van zeeschepen, jachten en verdere vaartuigen, dat tot nu toe uniek is in de Nederlandse vakliteratuur. Als slot treedt naast het schip de schepeling op de voorgrond in een merkwaardige schildering van het leven van de «ijzeren man op houten schepen».

Drs. J. R. Bruyn, wetenschappelijk medewerker voor zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden, heeft het manuscript grondig bestudeerd en schreef o.m. : «De heer Van Beylen, wiens theoretische en praktische kennis van de zeilschepen momenteel in ons taalgebied onovertroffen is, brengt in zijn geschrift diverse nieuwe gezichtspunten naar voren, van belang voor de zee-, maar ook voor de economische en sociale geschiedenis. De historische literatuur zal door de verschijning van Van Beylens boek met een soort standaardwerk verrijkt worden.»

Prof. Dr. J. H. Kernkamp voegde hieraan toe : «Ik ben van mening, dat de heer Van Beylen op het terrein van de kennis van het schip en zijn bestemming op zeer verantwoordelijke en ook wetenschappelijke wijze veel nieuws geeft.»

Dit hoogst belangrijke werk is geïllustreerd met ruim 50 keur-illustraties, waarvan vele zelfs bij ingewijden niet bekend zijn.

In bijlage schenkt de uitgever dan nog een zeer mooie gravure, de «Beschrijvinge van 't getakelde Schip met zijn loopende Tou-werck».

Wij wensen dhr. Van Beylen, ook medewerker bij ons bloedeigen tijdschrift *Nep-tunus*, van harte geluk met dit onovertroffen werk.

Prix littéraire

Le prix littéraire «Arthur Rotsaert» a été attribué cette année à notre ami et confrère Paul Scarcériaux pour ses travaux, ses recherches et sa documentation sur la Marine et les marins belges. Nos lecteurs se rappelleront sa contribution importante à notre n° 6 de 1969, qui traita des pertes marchandes belges pendant la seconde guerre mondiale.

Ce prix littéraire a été institué en 1952 par les dispositions testamentaires de Mr Arthur Rotsaert qui fut vice-président de la Ligue Maritime Belge. Il est attribué tous les deux ans à la meilleure série d'études sur la Marine belge, son histoire ou tout ce qui se rapporte ou sert la propagande maritime.

En ont été les lauréats :

en 1952 : Mr Albert de Burbure de Wezembeek

1954 : Mr José Gers

1956 : Mr Maurice Pauwaert

1958 : Mr Etienne Schoonhoven

1960 : Mr D.E.G. Rosseels

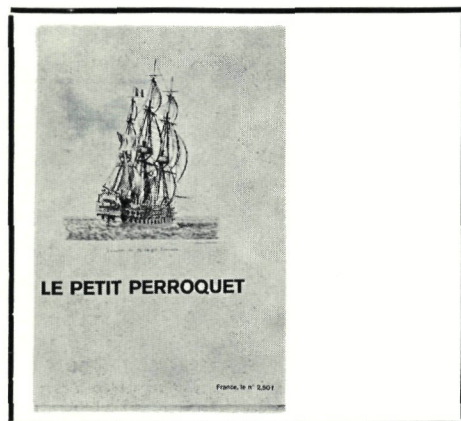
1962 : Mr Henri Anrys

1965 : Mr Joseph Delmelle et

Mr Frans Weemaels

1970 : Mr Paul Scarcériaux.

Nous félicitons sincèrement Mr Scarcériaux.



Le Petit Perroquet

Revue Maritime paraissant 5 fois par an. Publiée par les EDITIONS DES 4 SEIGNEURS, 10, rue Diderot 38 Grenoble.

Tél. : (76) 96 87 70 - C.C.P. LYON 6.654.31.

Directeur de la Publication : J.P. DEBRANE.

Abonnement d'un an — France : 10 F. (5 numéros) — Etranger 12 F.

Sommaire

Nr 1 — novembre - décembre 1970.

Liminaire

Suggestions

LE PREMIER CAPITAINE AU LONG COURS

Par Etienne BLANDIN

LA MER MOUTONNAIT

par Claude A. AGARD

LES MATELOTS DE LA MARINE EN BOIS par l'Amiral J. AVICE

LE TONNAGE DES NAVIRES DE L'EPOQUE ROMAINE, par Patrick VILLIERS

Courrier reçu

(P. TANGVALD et E. BLANDIN)

Questions posées

Cette revue a le triple avantage de contenir des articles de fond, historiques et agréables à lire, des histoires vécues et narrées de façon humoristique, des suggestions qui ont été faites au rédacteur par des personnalités françaises, appartenant notamment au barreau de Paris et des questions posées au lecteurs ; c'est donc un véritable dialogue.

L'auteur se propose même d'y adjoindre des notes de lecture sur les ouvrages maritimes qui viennent de paraître.

En résumé, c'est à la fois une revue sérieuse et divertissante.

Bibliographie de la plaisance

Rédaction P. Benoidt.



Bateaux

La revue BATEAUX se distingue des autres mensuels français traitant des sports nautiques par son format in-octavo.

Cette présentation rend cette revue très attrayante et facile à lire. Les articles présentés sont groupés par séries et repris sous les principaux titres suivants :

— Construction amateur ; série d'articles très bien documentés et s'adressant à tous ceux désirant construire un bateau eux-mêmes en économisant ainsi une importante somme d'argent.

- Navigation ; vulgarisation des problèmes se posant à un navigateur amateur.
- Moteur-service — Etude sur les différents moteurs et leur entretien.
- Pêche en plaisance — traitant de ce que le yachtman doit connaître et des plaisirs qu'il peut retirer de la pêche en mer.
- Essais de voiliers — Un vrai digest des yachts présentés sur le marché, traité de manière exhaustive... Un guide de l'acheteur pour le néophyte ; des données techniques précises et comparatives pour l'expert.
- Où naviguer ? — Série d'articles extrêmement bien présentés et illustrés ; sorte de portulans pour les plaisanciers.

Cette revue ne souffre que d'un défaut, son prix : 66 f.



Les cahiers du Yachting

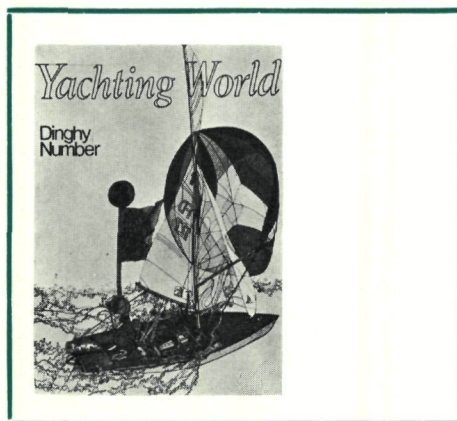
Cette revue française a été lancée par une personnalité du monde automobile... qui a passé sa jeunesse à Anvers et y a peut-être pris goût aux choses de la mer. En tout cas Monsieur CISTA et ses collaborateurs savent de quoi ils parlent, puisqu'ils affrontent eux-mêmes en régates les meilleurs bateaux d'Europe.

Dans les «Cahiers du Yachting» nous trouvons principalement le banc d'essai des voiliers et yachts à moteur actuels, présentés sans aucune complaisance pour les constructeurs.

La technique des moteurs est également traitée de manière complète et richement illustrée.

Les articles de Gérard BORG nous égaient par leur esprit caustique auquel les plus sérieux lecteurs ne peuvent résister.

Pour conclure, les excellentes rubriques de F. BRIGNEAU feront les délices des yachtmen de tous poils. Prix 50 frs.



Yachting World

Lorsque l'on pense plaisance, immédiatement viennent à l'esprit des noms et mots anglais tels Cowes, Spinnakers, Dinghy, Trimmer, etc... Il est bien certain que la Grande-Bretagne est le berceau du yachting moderne. Il est donc naturel qu'en matière de publication mensuelle «YACHTING WORLD» soit lu avec beaucoup d'intérêt par des dizaines de milliers de yachtmen du monde entier et même d'au-delà du rideau de fer.

Rien que par la publicité des pièces et gadgets, il est intéressant de parcourir les quelques 130 pages de ce mensuel.

Chaque numéro traite plus spécialement d'un sujet : Dériveurs, Régates, Entretien, «Boat-Show», Moteurs, etc...

Une foule de nouvelles et petites rubriques reflètent les activités britanniques et mondiales dans le domaine de la voile et de la Motonautique. La rubrique «Courrier du lecteur» est très anglaise et généralement d'un haut niveau technique.

Quantité d'articles pourraient intéresser la FN. Par exemple : Etude sur les réflecteurs radar. Présentation d'un nouveau réflecteur léger. Balises DAN en plastique. Equipement électronique transistorisé allant du computer au radar.

Cette revue est vendue au prix de 25 frs.



MAQUETTISME MODELBOU



MODELISME

Manches à air : De toutes les pièces qui entrent dans la construction d'un modèle de bateau, et quelle qu'en soit l'échelle, la manche à air est la plus difficile, à réaliser, du fait de sa forme courbe. Après bien des recherches, j'ai trouvé une façon de faire qui me donne entière satisfaction. Cela n'empêche que si vous aviez un autre procédé, il serait le bienvenu.

1° Suivant en gros les dimensions du plan, sculptez une manche à air dans un morceau de bois dur (fig. 1). Donnez-lui 2/10 en moins sur toutes ses faces que sur le plan. Cette manche à air servira de moule.

2° Avec du plomb de capsule de bouteille enrobez ce moule comme l'indique la fig. 2, en ayant soin de faire coïncider les deux bords à l'endroit du pointillé A. A cet endroit vous couperez l'excédent de plomb avec la pointe de votre couteau. Sur le dessus de la partie arrondie vous aurez inévitablement un excédent de matière que vous réduirez de la façon suivante :

Avec une petite pince plate vous pincerez le plomb pour former deux cornes B, qui seront rabatteus dans le sens des deux flèches.

Reste maintenant à enlever le moule en bois ; on y arrive en écartant de quelques millimètres la couture A figurée en pointillé.

3° Rapprochez la couture A par un léger pincement et couvrez les deux bords de plomb d'un lisé de colle «RECTAVIT» en guise de soudure. Pour parfaire l'ensemble et donner au pavillon (C) une certaine rigidité, nous engagerons à frottement doux, un anneau de fil fin sur l'extérieur du pavillon. A l'endroit D de la fig. 3 il subsiste un creux qui est dû aux deux cornes de

MODELBOUW

Luchtkokers : van alle stukken die bij de bouw van een scheepsmodel thuishoren en welke ook de schaal ervan weze, is het wel de luchtkoker die het moeilijkst te verwezenlijken is. Na veel zoeken heb ik, me dunkt, de manier gevonden die mij voldoende schenkt. Mocht U echter een betere manier kennen, ze is altijd welkom.

1ste. — Volgens de planafmetingen een luchtkoker uit een stuk hard hout snijden (fig. 1) en 2/10 verminderen langs alle zijden.

Deze luchtkoker zal als vorm dienen.

2de. — Bij middel van lood, afkomstig van fleshalzenomhulsels deze vorm bekleden zoals fig. 2 het aanduidt ; er zorg voor dragen dat de twee boorden samenkomen op stippellijn A. Daar moet U het loodoverschot afsnijden met de punt van uw mes. Op de bovenkant van het afgerond gedeelte zult U onvermijdelijk loodoverschot hebben dat U op de hiernavolgende manier zult wegwerken. Bij middel van een kleine platte tang zult U het lood zodanig bewerken dat U twee horens B bekomt, welke nadien naar beneden gebracht worden in de zin zoals aangeduid door de twee pijlen.

Nu blijft er ons nog de houten vorm weg te nemen. Dit gebeurt door de naad A, weergegeven door de stippellijn, van enkele millimeter uiteen te trekken.

3de. — De naad A dichter brengen door een lichte nijpende beweging, en de twee loden boorden met een laagje «rectavit» bestrijken als lasmiddel. Om het geheel af te werken en om aan de vlag (C) een zekere strakheid te geven zal men haar omtrek van een lichte fijne draad voorzien. Op de plaats D van fig. 3 is er een holte waar te nemen, veroorzaakt door het neer-

plomb rabattues. Ce creux sera comblé par une couche de couleur «blanc mat». Profitez de l'occasion pour atténuer le congé entre le plomb et l'anneau (E) avec cette même peinture. Un ponçage léger sera nécessaire avant de passer la peinture définitive. Les pavillons des manches à air ne sont pas toujours cylindriques ; il y en a de formes très variées, mais cela ne change rien au problème car seule la sculpture du moule de base change.

RADEAUX DE SAUVETAGE. (fig. 4)

Les radeaux qui sont nombreux à bord seront faits en série en fil de cuivre enroulé sur une forme.

Nous façonnerons un morceau de bois dur, soit à la lime soit au couteau, aux dimensions intérieures du radeau (A). Sur cette forme nous enroulerons en spires jointives un fil de cuivre de 3 mm de diamètre (fig. 5). Vous aurez plus de facilité si vous employez un fil de cuivre recuit.

(Pour recuire un fil de cuivre, il suffit de le porter au rouge et de le tremper immédiatement dans de l'eau froide.) Chaque spire représente un radeau.

Pour séparer ces radeaux les uns des autres, il faut, avec une petite scie à métaux, scier la spire suivant l'axe (YY'). Le fil de cuivre étant de section ronde, notre radeau sera aussi de section ronde, forme qui n'est pas tout-à-fait exacte, puisque les radeaux d'Algérie étaient faits de poutres de balsa recouvertes de toile et avaient la forme de la fig. 6.

Pour arriver à cette forme nous limerons les quatre faces du fil de cuivre.

Pour que le radeau ait l'aspect de l'entoilage, tamponnez-en la couleur fraîche avec un pinceau à poils courts, puis dans

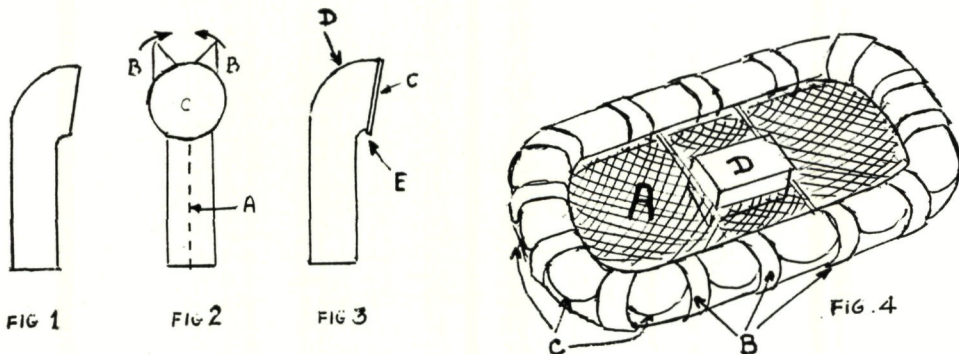
slaan der twee loden horens. Deze holte wordt gevuld met een laag matte, witte verf. Maak er gebruik van om met dezelfde verf, de aanloop te verminderen tussen het lood en de ring (E).

Vooraleer de laatste verflaag te geven zal het nodig zijn lichtjes het geheel met glaspapier te schuren. De trechters van de luchtkokers zijn niet altijd cilindrisch ; er zijn er van diverse vormen, maar dit wijzigt niets aan het probleem, gezien het er op aankomt de basis vorm te sculpteren.

REDDINGSVLOTTEN (fig. 4)

De veelvuldige vlotten zullen in serie gemaakt worden bij middel van rood koperen draad op een vorm omwonden.

Met een vijl of mes zullen we een stuk hard hout de vorm geven van het binnenste gedeelte van een vlot (A). Op deze vorm zullen dicht op elkaar de koperen draad, van 3 mm diameter (fig 5), omwikkelen. U zult het gemakkelijker hebben als U een herbakken koperen draad gebruikt. (Om koperen draad te herbakken is het voldoende hem rood te verhitten en hem ogenblikkelijk in koud water te dompelen.) Ieder stuk spiraal stelt een vlot voor. Om deze vlotten van elkaar te scheiden volstaat het van de volgende spiraal door te zagen bij middel van een kleine metaalzaag volgens de as (YY'). Daar de koperen draad een ronde doorsneden heeft zal deze van de vlotten ook rond zijn, hetgeen niet helemaal met de werkelijkheid overeenstemt daar de vlotten van de Algerines uit balzabalken gemaakt waren, omwonden van zeildoek zoals fig. 6 ze voorstelt. Om deze vorm te benaderen zal men de koperen draad met de vijl bijwerken.



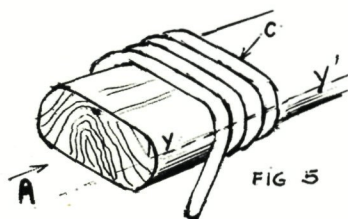


FIG 5



FIG 6

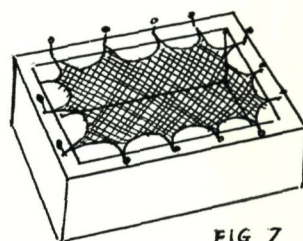


FIG 7

une feuille de papier à cigarettes préalablement peinte de couleur blanche, découpez des bandes de 1 mm de large que vous collerez comme à la fig. 4, lettre B. Ces bandes de toile maintiennent une guirlande de cordage (C) à l'extérieur et le filet à l'intérieur du radeau.

Ce filet sera, vu l'échelle, pris dans un morceau de bas nylon. Pour neutraliser l'élasticité du bas et obtenir un morceau de filet à mailles très fines, nous avons utilisé deux méthodes :

1° Sur une planche de bois, nous plaçons une feuille de papier paraffiné (fig. 7). Sur cette feuille, nous épinglons un morceau de bas nylon et nous l'étendons au maximum. Ensuite avec de la peinture pas trop épaisse, on peint le nylon en ayant soin de ne pas boucher les mailles. Tout ceci, pour que le nylon ne reprenne pas sa forme première. Dans ce travail, l'épaisseur de la couleur à une très grande importance.

Opdat het vlot er zou uitzien alsof het omwonden is met zeildoek verft U de draad in het wit en op deze natte verf brengt U kleine reepjes wit geschilderde sigarettenblaadjes van 1 mm breedte, zoals fig 4, letter B., weergeeft. Deze reepjes zeildoek houden de touwslinger (C) buiten en het net binnen het vlot.

Dit net zal, gezien de schaal, voorgesteld worden door een stukje nylon kous. Om de elasticiteit van de kous ongedaan te maken en om een net te bekomen met heel kleine mazen kunnen wij twee methodes gebruiken :

1) Op een houten plank leggen wij een geparaffineerd blad papier (fig. 7). Op dit blad spelden we een stukje nylonkous, er zorg voor dragend dat het goed gespreid wordt. Dan, met dunne verf, schilderen we de nylon, er wel op lettend de mazen niet vol te schilderen. Dit alles om te beletten dat de nylon zijn oorspronkelijke vorm zou

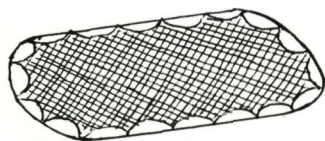


FIG 8

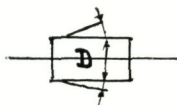


FIG 9

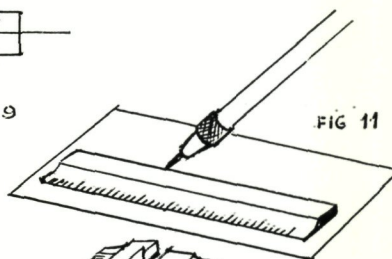


FIG 11

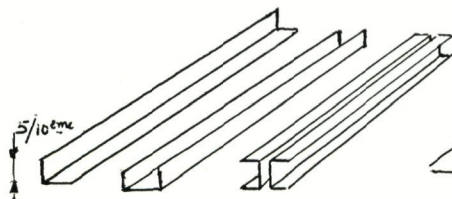


FIG 10

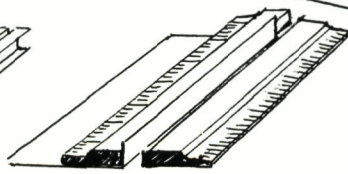


FIG 12

2° La méthode qui suit est plus rapide : Après avoir tendu le nylon, enduisez le fond du radeau d'une couche de colle et placez le sur le nylon. Le lendemain vous découperez le contour avec une lame de rasoir et vous le peindrez.

La première méthode donne plus de possibilités bilités car vous pourrez découper des filets ajustables, ayant l'aspect d'un filet tendu par un cordage (fig. 8), ce qui se rapproche plus de la réalité puisque le filet est tendu au centre du radeau (fig. 4) (A). Au centre du filet se place également un coffre étanche, qui contient les rations de secours (D). Ce coffre est accessible de part et d'autre du filet (fig. 4 fig. 9). Sur le radeau de chaque côté du coffre, des pagaies sont attachées au filet.

CORNIERES (fig. 10).

Pour réaliser les nombreux appareils de la plage arrière nous aurons besoin de profilés en L, qui, à notre échelle ne peuvent dépasser 5/10 mm. de côté, ce qui représente 5cmx5cm.

Le plus petit des profilés que l'on peut construire est de 2/10 de côté ; je crois qu'il est préférable de s'arrêter là !

Voici la façon de les faire :

Posez sur une surface plane et dure une feuille de métal de faible épaisseur (environ 2/10). A 5/10 du bord vous pla-

nemen. In dit werk is de dikte van de verf van groot belang.

2) De volgende methode vraagt niet zoveel tijd. Na de nylon gespreid te hebben, de bodem van het vlot met een laag lijm bestrijken en hem op de nylon plaatsen. De volgende dag, rondom uitsnijden bij middel van een scheermesje en het geheel verven.

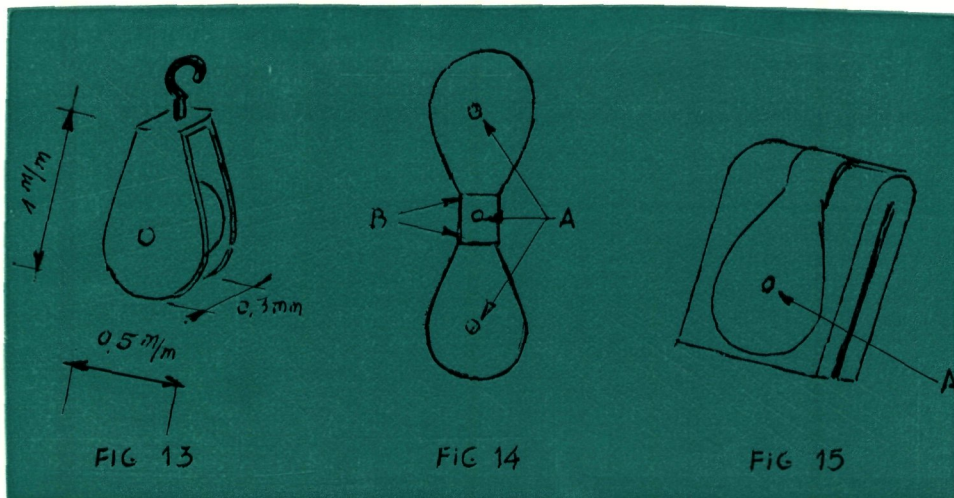
De eerste methode geeft ons meer mogelijkheden daar ze ons toelaat netten te maken die de indruk geven aangespannen te worden bij middel van touwen (fig. 8), hetgeen de werkelijkheid beter benadert gezien het center van het net gespannen wordt (fig 4) (A). In het center van het net hechten we ook een waterdicht koffertje dat de hulprantsoenen inhoudt. (D). Langs weerszijden van het net is de toegang tot dit koffertje mogelijk, de roeispanen zijn aan het net vastgemaakt.

DE HOEKIJZERS (fig. 10).

Voor het maken der verscheidene toestellen van het achterdek zullen we L ijzers nodig hebben, die op onze schaal de 5/10 mm kant niet mogen overschrijden, hetgeen 5 cm x 5 cm vertegenwoordigt. Het kleinste L ijzer dat we kunnen maken heeft een kant van 2/10 ; ik denk het raadzaam het daarbij te laten !

Ziehier de manier om ze te maken :

Een dun metalen blad (ongeveer 2/10) neerleggen op een harde, platte oppervlakte. Op 5/10 van de rand een lat plaatsen



cez une latte (fig. 11). Avec une pointe à tracer très fine, tirez des traits successifs jusqu'au moment où le métal commence à former un angle (fig. 12); à ce moment, sans déplacer la latte A que vous tenez fermement, vous approchez dans le même plan une latte B qui, en étant appuyée contre la tôle, l'obligera à former un angle de 90°. A 5/10 de l'angle tracez à nouveau des traits successifs, cette fois jusqu'à ce que le métal se coupe. Pour faire un «U», il faut plier deux fois avant de couper. Pour un profilé en «I», on colle deux «U» dos à dos.

POULIES (fig. 13)

Puisque nous en sommes aux petites choses, restons-y. Pour compléter notre modèle nous aurons besoin de poulies métalliques. Là les dimensions les plus petites sont : hauteur 1 mm, largeur 5/10, épaisseur 3/10. Pour les poulies de petites dimensions, le réa est simulé par de la colle. Les poulies plus grandes seront munies de réas mobiles, de crocs ou d'anneaux.

La meilleure façon de procéder est de prendre un morceau de tôle très fine, et de la plier en deux (fig. 15). Sur une des deux faces de la tôle, vous tracez la forme de votre poulie. Avant de découper votre modèle, vous percez le trou A. Dès que la pièce est découpée, vous l'ouvrez en deux comme à la figure 14, et vous planez la pièce. Avec une petite pince, vous pliez suivant les pointillés de la figure 14 pour donner la forme exacte de la poulie. La partie supérieure de la poulie sera percée d'un trou pour y placer un croc ou un anneau qui peuvent, eux, à la rigueur, être soudés.

(fig. 11). Bij middel van een fijne traceerstift opeenvolgende lijnen trekken tot het metaal een hoek vormt (fig. 12); op dit moment zonder de lat A van plaats te veranderen, door ze hard aan te houden, brengt U in hetzelfde vlak een lat B die door op de plaat te drukken, deze verplicht een hoek van 30° te vormen. Op 5/10 van de hoek, opnieuw, opeenvolgende lijnen trekken, doch deze keer tot wanneer het metaal doorgesneden wordt. Om een U te maken dienen we twee maal te plooiën vooraleer te snijden. Om een «I» ijzer te maken lijmen we twee U ijzers rug aan rug.

KATROLLEN (fig. 13)

Vermits we met kleine zaken bezig zijn doen we goed ermee voort te gaan. Om ons model te vervolledigen zullen we metalen katrollen nodig hebben. Hier zijn de kleinste afmetingen : hoogte 1 mm, breedte 5/10, dikte 3/10. Voor de katrollen van kleine afmetingen is de schijf nagebootst bij middel van lijm. De grotere katrollen worden voorzien van draaiende schijven, van haken of van ringen.

De beste manier van werken bestaat erin een heel dunne plaat midden door te plooiën (fig. 15). Op een der zijden van de plaats schetsen we de vorm van de katrol. Vooraleer ons model uit te snijden boren we het gat A. Van zodra het stuk uitgesneden is, openen we het in twee delen, zoals weergegeven door fig. 14, en effenen we het stuk. Bij middel van een kleine tang plooiën we het volgens de stippellijn van fig. 14 om de echte vorm aan de katrol te geven. Het bovenste gedeelte van de katrol wordt doorboord om er een haak of ring in te voorzien welke als het moet gelast kunnen worden.





aktuali-
-teiten actuali-
-tés personeel per-
-sonnel bevorderingen pro-
-motions de reserve la réserve

de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

DE RESERVE

Nationale Activiteiten.

In het raam van het trainingsprogramma 1970 scheepden 25 reserveofficieren ZM in aan boord van de M930 «Rochefort» en de M904 «De Brouwer» op vrijdagavond 16 oktober. Het weekend werd besteed aan algemene oefeningen, nachtnavigatie, vlootmanoeuvres en mechanisch mijnenvegen.

Tijdens het volgende week-end waren dezelfde reserveofficieren andermaal aan boord van beide trainingsschepen. Op zaterdagmorgen en zondagmiddag leerden onze dekkofficieren met het schip manoeuvreren.

Zaterdagmiddag zetten beide eenheden koers naar Calais, waar ons heel onverwachts een receptie aangeboden werd in het clubgebouw van de «Ligue maritime de Calais». We werden er hartelijk verwelkomd — zoals alleen de Fransen dit

kunnen — door de voorzitters van de maritieme kring, de Acoram, de Lions Club en de Vereniging der Franse RO.

Herinneringsgeschenken werden van beide zijden overhandigd. 's Avonds werden alle officieren uitgenodigd aan boord van de luxueuze «Chantilly», waar het jaarlijks galabal van de Lions Club van Calais plaats had..

Onze RO zullen het onthaal dat hun te Calais te beurt viel wellicht zo vlug niet vergeten. We keren er volgend jaar bslst terug!

West-Vlaanderen.

Op vrijdagavond 18 december waren onze leden te gast in de officiersmess van de Zeemachtkazerne te Oostende. Een lekkere Indonesische rijsttafel, bereid door de beste meesterkoks van de Zeemacht, werd hen opgediend in de grote zaal van de mess.

Na het maal had een dansavond plaats, die tot in de vroege ochtenduren duurde. Ruim 150 leden en sympathisanten waren opgekomen uit alle hoeken van het Vlaamse land.

Deze zeer geslaagde avond was dan ook de laatste activiteit van het jaar 1970, dat vooral gekenmerkt werd door een rekord-opkomst. Meer dan ooit heeft onze afdeling de wind in de zeilen!

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

Le 15 août 1971, les Anciens FN de Liège ont «navalisé» Huy, fille de Meuse.

Les exigences de l'édition ne nous ont pas permis de parler plus tôt d'une réalisation magnifique de la Section liégeoise des Anciens de la F.N. Nous nous en voudrions de la passer sous silence car la «Semaine Nautique» de Huy de la mi-août 70, organisée par cette section sous le patronage de la ville de Huy et avec la participation de tout ce qui va sur l'eau, dans l'eau et même dans les airs, mérite d'être signalée. La petite Anne Hardi qui en 1621 trouva près d'une chapelle en ruine du Mont du Sart une petite vierge en bois qu'elle plaça dans son fagot ne se doutait nullement que plus de 3 siècles plus tard, en l'an de grâce 1970, cette même statue — N.D. de la Sarte — remonterait la Meuse à bord de la vedette «Libération», escortée par de nombreuses embarcations de tous types. A bord de l'une d'elles on ne dénombrerait pas moins de six évêques. Spectacle tout de lumière et de couleurs qui avait attiré sur les bords de la Meuse plus de cent mille personnes qui prirent plaisir à voir défiler les vedettes de la FN suivies par celles du corps des cadets du Commandant Bay, les yachts à moteur, les skieurs, etc.

Succès de prestige pour la FN préparé quelques jours auparavant par une exposition de la FN dans les locaux de l'école technique de la Province, et un gala cinématographique au cours duquel le capitaine de corvette A. Robins et le professeur Monty présentèrent «la Grande barrière de Corail» et l'expédition scientifique du Demoor (voir Neptune de l'époque).

Succès moindre le lendemain 16 août Et cependant tout avait été mis en œuvre par les Anciens de la FN pour présenter au public un défilé minuté, des évolutions à skis, régates, parachutages, sauvetage d'automobilistes en Meuse etc. Seul l'hélicoptère de la FN et les plongeurs sauvèrent la mise car tout l'après-midi la jolie fille de Meuse qu'est Huy ne présenta qu'un

visage dégoûlant! Car il pleuvait ce jour là... il pleuvait comme en 1656 lorsque Notre-Dame de la Sarte, dit-on, sauva la population hutoise de la famine en mettant fin à une sécheresse persistante, le lendemain d'une procession solennelle. Les Anciens de la FN n'en demandaient certes pas tant!

R.P.

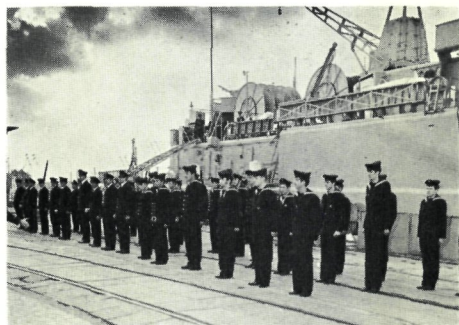
Nationale activiteiten

Het was hartverwarmend de zeer flinke delegatie van de oudgedienden te mogen begroeten op de filmgala «Tora! Tora! Tora!», ingericht door de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

De Heer Pierre Hebbelinck, nationaal voorzitter, en zeer veel leden van de afdelingen Gent, Waasland, Tervuren en Brussel waren aanwezig. Mochten we een afdeling vergeten hebben... sorry!

Les rappelés à la Force Navale entreprennent une croisière

Un groupe de onze sous-officiers et dix matelots de la réserve, rappelés à la Force Navale le 9 novembre dernier, a été embarqué le jour même à bord du chasseur de mines de haute mer DEBROUWER. Le lendemain le navire a appareillé pour une croisière d'entraînement en mer du Nord.



Durant cette croisière, ils feront escale pendant quatre jours à OSLO et trois jours à HAMBOURG.

La plupart de ces rappelés sont des militaires des années 66-67, des spécialités détecteurs-radar-sonar, électriciens et pont. Ils viennent de toutes les parties de la Belgique.

Nul doute que les rappels de ce genre soient de nature à plaire à notre jeunesse. Ils aident en outre notre jeune et dynamique Force Navale à entretenir les



connaissances et le métier de son personnel, même s'il est rendu à la vie civile ainsi que le souligna le Capitaine de Vaisseau GELUYCKENS, Commandant du Groupement Opérationnel, qui vint les inspecter et leur souhaiter bon voyage. Enkele wederopgeroepen (de Kwartiermeester electriciens TYSSSEN uit ANTWERPEN, LALEEUWE uit ETTERBEEK en SCHAU-BROECK uit WONTERGEM, de matrozen detectors WELKENHUIZEN uit CHARATTE en JORIS uit COMBLAIN-AU-PONT), samen met de Kapitein-ter-Zee GELUYCKENS, Commandant van de Groepering Operaties, Luitenant-ter-Zee 1e Klas ANTOINE, Commandant van de DEBROUWER, Vaandrig-ter-Zee LOSTRIE, Eerste Luitenant van de DEBROUWER en de Eerste Matroos FRAUSSEN en Matroos DEBAETS van de bemanning van de mijnnaveger.

Vereniging oudgedienden Z.M. Waasland Maritieme Week te Temse

De Heer D. Van Nimmen, voorzitter van de Waaslandse afdeling en zijn medewerkers mogen terecht fier zijn op de zeer geslaagde Maritieme Week. Deze manifestatie ging door van 31 oktober tot 6 november jl.

Naast een maritieme tentoonstelling in het Gemeentehuis, waren er heel wat manifestaties, o.m. spreekbeurten en films over de maritieme loopbanen, een filmgala over het «Grote Koraalrif» voorgesteld door Cdt. Robyns.

Heel wat scholen en oudgedienden, de laatste samen met families, konden inschepen aan boord van riviernelboten van de Zeemacht voor een tochtje op de Schelde.

Deze maritieme week werd besloten met een dansavond — met koud buffet «à go-go» — in de officierenmess «Westakker» te Haasdonk.

zeemacht force navale

**Artevelde : 100.000 mijl —
15 jaar in dienst**

Wie, wat, wanneer... historiek in een notepad

Na de kiellegging in oktober 1953 liep MSO 503 van stapel in Tacoma (Verenigde staten) in juni 1954 en kwam in dienst van de Belgische Zeemacht op 15 december 1955 als «M907 ARTEVELDE». Negen maanden later bracht haar eerste commandant, toen Lt ter Zee 1e Klas CALLIER, het schip naar Oostende. Na verlot en Nato-maneuvers werd de M907 prompt gedecommissioneerd (20/10/56) en iemand schreef toen profetisch in het gastenboek «the powers of darkness have won but new light awaits beyond the horizons», daarbij een gekend staatsman citerend.

Dit nieuwe licht kwam er voor de toenmalige Lt ter Zee DE RIDDER die op 16 september 1957 met een nieuwe bemanning aan boord stapte. Hij zou in de loop van de jaren opgevolgd worden door verschillende andere bevelhebbers. Deze namen doorgaans het roer terug in handen nadat het schip een tijd lang in 1e reserve gelegen had of gedecommissioneerd was.

Korvetkapitein GELUYCKENS (thans Kapitein ter Zee en COMOPSNV) bezocht de wereld-«EXPO» van Brussel met de «Artevelde» en vertoefde met het schip in Scandinavische wateren in 1958. Lt ter Zee POULLET werd C.O. in 1959. Hij nam deel aan de bewogen kruisvaart in de Middellandse Zee met de divisie MSO's waarbij een hevige storm woedde in de haven van

Palermo en waar later nog moest schuil gegaan worden te Palma.

Lt. ter Zee 1e klas SCHLIM zou het jaar 1959 afsluiten met onder meer de oefening «Baracuda» in Kongo en zou opgevolgd worden door Korvet Kapitein DE PIERE; niet voor lang echter want op 26 augustus 1960 was het de beurt aan Lt. ter Zee COLLARD om het commando van de M907 over te nemen. Naast kruistochten en oefeningen in het Kanaal en de Noordzee kwam ook de Kielerwoche aan de beurt in mei 1961, gevolgd door een zomerkruisvaart naar de Baltische Zee. In 1962 werd Lt. ter Zee DE GRANDE aangeduid als bevelhebber. Er werd koers gezet naar de Middellandse Zee voor een lentekruisvaart; verder stonden o.m. de manoeuvres «Wolf Blue» (Cuxhaven) en de Kielerwoche op het programma.

Lt. ter Zee VERBOVEN zette in 1963 eveneens in met een lentekruisvaart naar de blauwe wateren van de Middellandse Zee. De oefening «Skuber» (Brest), de traditionele «Kielewoche» en de oefening «Sea Rake» in september waren de andere hoofdpunten van een druk jaar, zonder de aanvaarding van het peterschap van het schip door de stad Dendermonde te vergeten.

Op 1 oktober 1963 begon een tweede periode van «darkness» en «the new light» zou slechts aan de horizon opdagen begin 1968 toen 1LV MATHIEU het schip vanuit het reservedepot te Zeebrugge naar Oostende bracht, waar hij er kortstondig het bevel over voerde. Hij droeg dit over aan LDV VANDERSTRAETEN in april 1968. De M907 was intussen een MSO/MHO (mijnenveger - mijnenjager) geworden en zou als dusdanig o.m. deelnemen aan de oefeningen «New Broom» en «Silver Tower». In 1969 ging het schip in 1e reserve en in 1970 kwam 1LV VINCENT als bevelhebber aan boord. De oefening «Chapeau Rond» (Brest) ligt de deelnemers nog vers in het geheugen evenals het plaatsen van een nieuwe mast, waar de «Artevelde» gelet op zijn ouderdom wel recht op had. De huidige commandant, CPC SBH JACOBS is a/b sinds 22 juli II. en onder zijn bevel werd deelgenomen aan de oefening «Northern Wedding» (Hoek van Holland) en aan een trainings- en representatiekruisvaart naar Tunis, Toulon en Cadix in oktober en november II. Het was ter gelegenheid van deze oefentocht dat de M907 zijn 100.000e mijl logde op 10 november te 0915a ter

hoogte van CAP ESPICHEL (nabij Lissabon). Op dat ogenblik telde het schip daarenboven 10.700 vaarturen.

Op 15 december 1970 viert de «ouwe trouwe Artevelde» zijn 15 jaar dienst bij de Belgische Zeemacht, feit dat mede met de 100.000e afgelegde mijl, niet onopgemerkt zal voorbijgaan. Het toekennen van het «Erediploma in de Orde van Neptunus» is slechts één van de voorziene manifestaties.

C.J.

Op ruststelling van Officieren

Op 30 sept. 70 werd tijdens een korte plechtigheid in de Club 16 afscheid genomen van Luitenant-ter-zee 1ste klasse VAN BESIEN, Luitenant-ter-zee 1ste Klasse MACOIR en Luitenant-ter-zee 1ste klasse PERIER, welke een welverdiende rust tegemoet gaan.

Kapitein-ter-zee (SBH) LEMAIRE, Commandant, schetste in een korte toespraak de levensloop van deze verdienstelijke Officieren en legde de nadruk op het feit dat allen hun heengaan zullen betreuren.



Overhandiging van geschenk aan 1LV. Perier.

Overhandiging van geschenk aan 1LV. Macoir.





Overhandiging van geschenk aan 1LV. Van Besien.



Hoog bezoek aan de «Logistiek».

Op 5 nov. 70 brachten Chief-Maag Colonel USAF Adair en Captain USN J. Heald Chief Navy Section Maag-Belux een bezoek aan de Logistieke Groepering.

VAN ONZE «SKOO»-MEDEWERKER...

Van zee naar land te Leopoldsburch

Zondag 18 oktober 1 uur in de namiddag. In de gang van ons logiesgebouw Blok VREYS, waren niets dan lachende gezichten.

Voor de eerste maal in het bestaan van de School voor Kandidaat Onderofficieren van de Zeemacht werd er een kamperio-de te Leopoldsburch van één week voor-zien.

Zeer mooi weer en zachtlopende motoren deden ons aan instijgen denken.

In volledige gevechtsskledij, met wapen en bajonet werd vooraf een groepsfoto ge-maakt en alleen al aan de houding van de jonge kandidaten kon men merken dat ze erop gebrand waren eens echt soldaatje te spelen.

De reis verliep uitstekend, zelfs geen klein pannetje met onze voertuigen, wat op zichzelf reeds een sukses mag ge-noemd worden. Ongeveer een kleine vier uur duurde de trip en we waren ter be-stemming.

De logies werden bezet, en hier en daar werd de neus opgehaald en in menig ge-sprek hoorde men St.-Kruis vernoemen... want proper was het niet.

Zo verliep de officiële start en bij het do-ven van vuren en lichten werden verschil-lende heldhaftige soldatendromen in elkaar gesponnen.

Maandag 19 oktober 6 uur 's morgens. Een zwaar bewolkte hemel zou reeds een klei-ne stempel op de algemene geestdrift zet-ten. Na het morgenmaal werd rond 8 uur verzameld voor de eerste ronde taktiek in de Limburgse heide. Op het menu : kamoeflage en afstandsschatten, al waar-nemend werd een schietstelling gezocht, de schilwacht werd uitgezet die op zijn beurt werd benaderd in verschillende gan-gen — rechtop, gebogen houding, handen en knieën — zelfs zeer lage dekking, die fameuze field craft werd niet vergeten. Ondertussen was het weerkundig instituut van Ukkel ons zeer ongunstig geworden, want boven onze hoofden werden de slui-zen lichtjes opengezet. Na een paar uur waren we allemaal lelijke eendjes, van motregen werd het regen die op zijn beurt overgin in stortregen. En op de tonen van «Kom bij de marine» werd het kamp bereikt.

Gevolgd door middagmaal en één uur la-ter waren we terug op stap, ditmaal werd gezongen uit volle borst «trek aan de rie-men, wij varen» want van ophouden met regen was geen sprake.

Ditmaal maakten we kennis met een fu-selierssektie, 10 man en 10 verschillende funkties. Ieder op zijn beurt werd sektie-kommandant wat wel in goede aarde viel, want bevelen deden ze graag die jonge leeuwen.

En maar regenen...

Dinsdag 20 oktober 6 uur 's morgens. Zwaar bewolkt en koud. Hoofdopdracht van die dag : geweeerschieten 200 meter, ma-chinegeweeerschieten 300 meter, offensieve en defensieve granaten gooien. Het resul-taat stond in verhouding met het weer : twijfelachtig.

Om 10 uur was het de beurt aan de gra-naten. Alhoewel men in de klas had ho-

ren spreken van de explosie, konden ze zich niet voorstellen dat die knal zo hard was... Hard waren ze niet allemaal, want regelmatig hoorden we de luitenant roepen «ketser», wat betekende dat het tuig anno 1950 niet gefunctioneerd had, en ondertussen schuddebolde de eerste sergeant-majoor ontmijner maar steeds met zijn hoofd en lispelde! «oude munitie... oude munitie...»

In de namiddag werd de sektiëkommandant duchtig onder vuur genomen en zijn reakties bleven niet uit. Van de tien maal werd de vijand negen maal vernietigd, slechts éénmaal kon hij ontsnappen, waarschijnlijk omdat het zicht te beperkt was door de regen.

Woensdag 21 oktober. Aan te leren stof : tanks vernietigen, andere doden zijn ook goed, maar bij voorkeur tanks en dat hebben we dan ook gedaan.

Eerst schoten we met de energa prac, waar enkel de terugslag van het wapen de moeite waard is te onthouden.

Van 10 uur tot 12 uur waren het dan echte bommen die naar het doel vlogen. Sommige jongens waren wel wat kalmer geworden wanneer de containers of de verpakking van die bommen opengingen. Zijzelf moesten dat springtuig klaarmaken. Natuurlijk onder het waakzaam oog van een oudgediende. Ook voor zo iemand was dat een bijzondere belevenis. 90% zijn treffers geworden, 10% volgens de eerste sergeant-majoor ontmijner, was oude munitie. Oude munitie — steeds maar schuddebollen en deze maal geen regen.

Na de middag, het neusje van de zalm : battle inoculation, voor de niet-ingewijden : vuurdoop. Onder woorden brengen wat men voelt, wanneer men sluipt onder de salvo's van 4 mitrailleurs met links en rechts ontploffingen van springstoffen en dit alles gekruid met een door zware luidsprekers versterkt oorlogslawaai, van vliegtuigen die in scheervlucht mitrilleren enz..., is onbegonnen werk. Wat wel fris in het geheugen zit is dat de luitenant een gele helm kreeg, de twee onder-officieren een rode en de manschappen een blauwe genummerde helm hadden, kortom het was voor geel rood of blauw bijzonder lastig, maa rook dit werd tot een goed einde gebracht en met een fiere, vuile, beslijkte borst verlieten we het terrein waar men aan battle inoculation deed.

Donderdag 22 oktober. Een toemaatje.

Piste d'assaut of beter gekend als de stormbaan. Iets voor kranige mannen, en dat waren de leerlingen van het 1e jaar SKOO want een naderingsweg volgen met hindernissen en dan nog doel treffen met scherpe patronen, men moet het toch maar doen.

Na de middag stond de oefening in het teken van de nachtoefening. Naderen, ontplooiën in tirailleur, bestormen, reorganiseren en... uitblazen, want ook dit was geen klein bier.

Donderdagavond 22.30 uur. Een stille, niet verlichte nachtaanval. Met resultaat. De vijand vernietigd en de opdracht was uitgevoerd. Zo werd het de laatste nacht in LEOPOLDSBURG. De vrijdag stond in het teken van schoonmaak en in het in orde maken van materiaal en logies. En na de middag verlieten we het kamp, want zo wordt het genoemd, met een heel klein tikje tegenzin maar toch in die week zijn onze kandidaten echte kandidaten geweest, en voor het kader en leerlingen zal de kamperperiode 18-23 oktober 70 een zeer levende herinnering blijven en meteen werd de weg gebaad voor zeer vele jongeren die zullen volgen.

A. VANDEVOORDE

Kunstschilder en kanonnier...

Eerste meester kanonnier, Herbert Beniest, is inderdaad niet alleen een bekwame instructeur bij de artillerieschool van de Zeemacht, maar ook een kunstschilder die de laatste jaren meer en meer in de aktualiteit komt.

Van 30 oktober tot 15 november jl. stelde hij zijn werken tentoon in de galerij Vikonje-hoeve te Bredene. Dat Beniest er de laatste jaren is op vooruit gegaan, bewijzen de unaniem lovende kritieken in de dag- en weekbladen.

Fond d'encouragement aux études.

Le dimanche 13 décembre a eu lieu à Bruxelles, la séance académique de remise des prix du «Fond d'encouragement aux études.»

La Force Navale était représentée par le CPC. Mathieu. Officier d'information et des relations publiques de la F.N.

Un prix d'un montant de 2.500 francs, offert par Monsieur Alexandre Wauters, Président de la F.N.C. Woluwé, a été attribué à Ingrid Hoogewys, fille de feu 1MC Alfons Hoogewys.



Quatre Vier F

Tranche de construction navale 1971-1976

Le Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale (CMCES) a décidé de commander à l'industrie de la construction navale belge quatre navires escorteurs de 1.500 tonnes dont la mise en service du premier pourrait se faire dès la fin de 1973 et celle du dernier, fin 1976.

L'engagement pris par la Belgique au sein de l'OTAN, prévoit que notre pays, en collaboration avec la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la France participe à l'escorte en temps de guerre, des 4.000 navires marchands qui sillonnent la région Manche-Mer du Nord pour l'approvisionnement de l'Europe Occidentale. Il était dès lors urgent de remplacer les six escorteurs de la classe des «Algérines» récemment mis à la ferraille. Aujourd'hui, c'est donc chose faite ! La Force Navale aura quatre navires modernes, c'est-à-dire, capables d'affronter la lutte anti-sous-marine et qui disposeront d'une défense anti-aérienne efficace ainsi que des moyens pour le combat de surface.

La commission constituée par le C.M.C.E.S., le 9 juillet 1969, après avoir pris des contacts avec les grands pays européens constructeurs de navires, (France, Italie, Grande-Bretagne et les Pays-Bas), amena le C.M.C.E.S. à opter pour la collaboration bilatérale proposée par la Hollande.

On peut espérer que pour les chantiers navals belges s'ouvriront des débouchés pour des commandes étrangères étant donné qu'aucun bâtiment du type choisit n'existe actuellement sur le marché.

Economiquement parlant, l'industrie belge participera directement à raison de 45% à la fabrication des escorteurs en y ajoutant les compensations indirectes par les Pays-Bas, on arrive à 78% de la valeur de la dépense décidée, soit 7 milliards. En plus, la Hollande a promis de compenser à 100% tous les contrats passés à son industrie nationale.

N'oublions pas qu'un navire de guerre vit près de 25 ans, qu'il constitue un excellent moyen de faire connaître à l'étranger les ressources de l'industrie et de l'artisanat belge dont nous pouvons être fiers.

Ces frégates ouvrent de nouvelles carrières et de nouveaux débouchés au personnel officiers et sous-officiers qui voient dans les gros navires, une possibilité de la promotion de la fonction.

La décision du C.M.C.E.S. fournit la preuve de la confiance de la Belgique dans sa Marine de Guerre, et nous marins, nous nous en réjouissons à juste titre.

CARACTERISTIQUES OFFICIEUSES :

Construction belge
Moteurs : Cockerill-Ougrée (2 hélices)
Turbines : Rolls Royce

ARMEMENT :

1 100mm français à l'avant
1 tourelle de 8 missiles «Sea Sparrow» (U.S.)
2 affûts de 3 torpilles (U.S.)
Radar (hollandais)
Sonar (U.S.)
Hélicoptère : à déterminer
Longueur : 96,623 m
Largeur : 11,176 m
Tirant d'eau : 3,581 m

Bouwprogramma 1971-1976

Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie (M.C.E.S.C.) heeft beslist vier begeleidingschepen van 1.500 ton bij Belgische scheepsbouwwerven te bestellen. De eerste van de reeks zou einde 1973 en de laatste einde 1976 in dienst genomen worden.

De NAVO waarvan België deel uitmaakt voorziet o.a. dat ons land, in samenwerking met Groot-Brittannië, Nederland en Frankrijk instaat voor de begeleiding in oorlogstijd van de 4.000 koopvaardijsschepen die de Noordzee en Kanaalzone doorkruisen om West-Europa te bevoorraden. Het werd dan ook hoogtijd de zes «Algérines» die onlangs uit de vaart genomen werden te vervangen.

Vandaag is de beslissing gevallen ! De Zeemacht zal over vier moderne schepen beschikken, die de onderzeebootstrijd zullen kunnen voeren en die met een degelijk luchtafweergeschut en middelen voor zeegevecht zullen uitgerust worden.

De door het MCESC opgerichte Commissie heeft na kontaktnamen met de grote Europese scheepbouwers (Frankrijk, Italië, Groot-Brittannië en Nederland) het MCESC ertoe gebracht de bilaterale samenwerking door Nederland voorgesteld, te weerhouden.

Voor de Belgische scheepsbouwwerven kan men verhopend dat deze beslissing mogelijk internationale bestelorders voor gevolg zal hebben daar dit scheepstype tot op heden op de markt niet voorkomt.

De Belgische economie zal rechtstreeks voor 45% bij de bouw betrokken worden als men de indirecte compensaties hierbij voegt dat Nederland bereid is toe te geven komt men op 78% van de gehele uitgave, hetzij 7 miljard. Bovendien heeft Nederland beloofd alle bestellingen bij haar geplaatst voor 100% te compenseren.

We mogen niet vergeten dat een oorlogsschip bij de 25 jaar in dienst blijft en dat het een middel bij uitstek is om onze nationale industrie en ambachten, waarover we terecht fier mogen zijn in het buitenland te leren kennen.

Deze fregatten openen nieuwe uitwegen en nieuwe loopbanen aan ons personeel, zowel officieren als onder-officiëren die in grote eenheden, de mogelijkheid van promotie van de functie waarnemen.

De beslissing van «MCESC» levert het bewijs van het vertrouwen dat België stelt in zijn oorlogsmarine en wij zeelui, verheugen ons over deze gebeurtenis.

OFFICIEUZE TECHNISCHE GEGEVENS

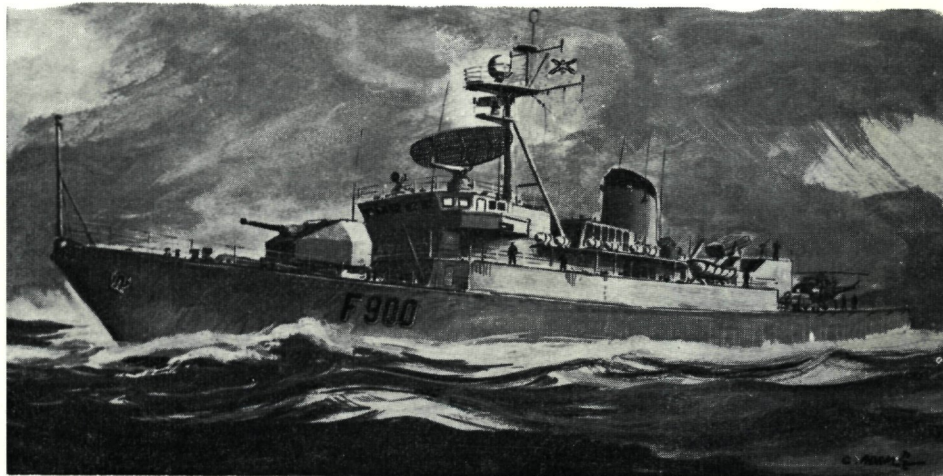
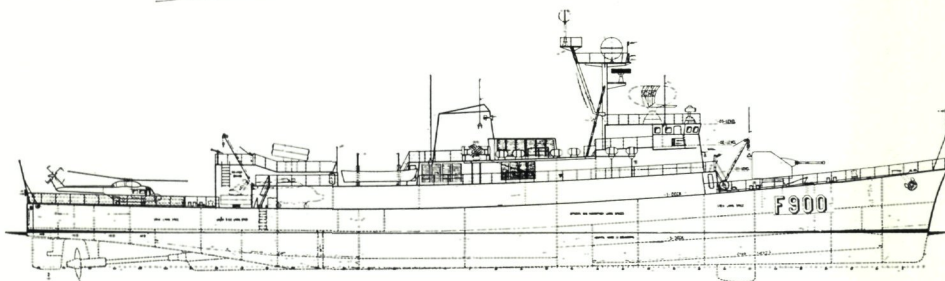
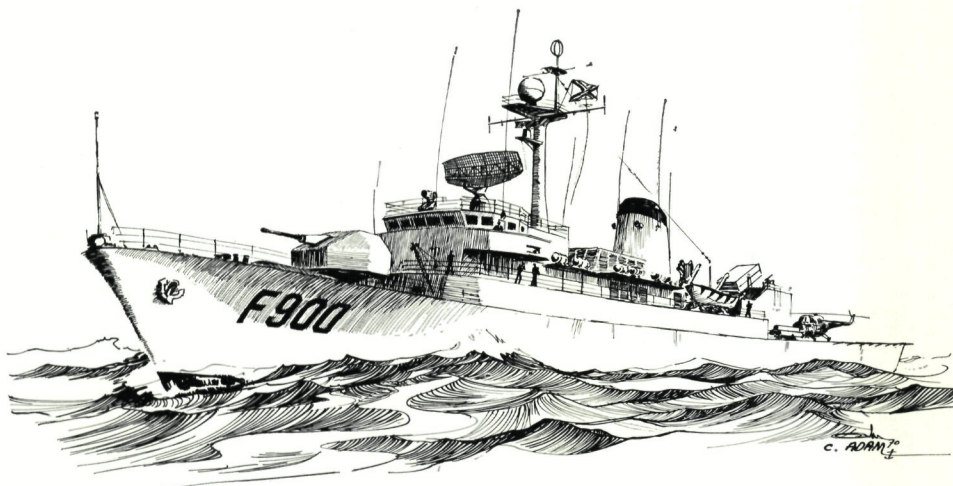
Belgische constructie
Motoren : Cockerill-Ougrée (2 schroeven)
Turbines : Roll Royce

BEWAPENING

1 100 mm op voordek (Frans fabr.)
1 Toren van 8 «Missiles Sea Sparrow» (V.S.)
2 Affûten van 3 torpedo's (V.S.)
Radar (Hollandse fabr.)
Sonar (V.S.)
Helikopter : te bepalen
Lengte : 96,623 m
Breedte : 11,176 m
Diepgang : 3,581 m



Frégates pour la Force Navale egatten voor de Zeemacht



ereabonnementen abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monsieur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon. Herremans, Stene
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res. Planchart, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Corvette (T) Pajot, Woluwé
Le Capitaine de Corvette Delgorre, Schilde
Korvetkapitein Res Bekaert, Oostende
Le Capitaine de Corvette Res Sohler, Bruxelles
1 LV Res Monteyne, Oostende
1LV Res Decrop, Oostende
1LV Res Smets, Eksel
1LV Res Pecher, Bruxelles
LDV Res Fontigny, Bruxelles
LDV Res Maertens de Noordhout, Tilff
LDV Res De Sloover, Bruxelles
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de
Schieter de Lophem.
Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout
2EV Res De Bruyne, Bruxelles
SLT Res Basyn, Brugge
2EV Res Lebouille, Jupille S/M
2EV Res Marchant, Bruxelles
2EV Res Cassart, Bruxelles
De Muziekpapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du Corps
des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers, St.-Kruis
Club Officiers, Merksem
Club Officiers, Zeebrugge
Wardroom ZINNA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD ANTWERPEN
Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge
The Office of the Naval Attache-American
Ambassy, Brussels
Verbroederling Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Tabagie Onderofficiers, Comservot
Mess Onderofficiers, ZINNA A961
Tabagie Onderofficiers Comienav
Tabagie Onderofficiers Merksem
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
Troepenkantier Zeebrugge

De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy
Het gemeentebestuur van Blankenberge
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communal de Visé
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Madame Vve Thibaut Dinant
Madame Truffaut, Liège
Melle Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinele
Monsieur Hosdain, Marcinele
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-
les
Bibliothèque Centrale de la Province de Bra-
bant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Elslander, Pulle
Monsieur Latinis, Wetzembek-Oppeem
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg
- Mr. Derwae
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonet, Couillet
Monsieur Pallemaerts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,
Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
General Engineering & Trading Cy Antwerp
Maatschappij der Brugge Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shipchandlers Ostend -
Mr. Declercq
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Vandenbroeck, Bredene
Monsieur Marsigny, Dinant
Monsieur Bouillet, Limal
The North Sea Yacht Club, Oostende

De Scheepsbouwwerf Boel & Zonen, Temse
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
wezen, Oostende
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-
deland - EBES - Oostende
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Vleurinck, Destelbergen
P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
De Heer Dubois, Gentbrugge
Caddy-Tailors, Oostende
Le Comité National De Propagande Maritime,
Etterbeek
Dr. Verhaeghe, Eeklo
De Heer Gouwy, Oostende
Monsieur Decloedt, Ixelles
Monsieur Schilling, Uccle
L'association des Amis de l'école autonome
de l'Etat, Oostende
De Heer Carlier, Antwerpen
Les établissements Brûlé, Schaerbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Cléban, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deroo, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
N.V. Cogama, Herentals
Monsieur Carly, Ixelles
Restaurant „Koninginnehof” - Oostende
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Berchem St.-Agathe
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
De Heer Decrop, Loppem
De Heer Vyncke, Westerlo
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Pouillet j., Uccle
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
Monsieur Pringiers, Bruxelles
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur de Gheldere, Bruxelles
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Yachting Club Koksijde
De Heer Lysen V.O.Z. Limburg
Cockerill Yards Hoboken
L'Ecole Royale des Cadets, Laeken
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
De Heer Cools, Brugge
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Conings, Gent
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
Monsieur Lenoir, La Hulpe
Monsieur De Ridder, Evere
Brouwerij Piedboef, Stene
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
De Bankmaatschappij Ippa, Gent
Monsieur Scherrer, Liège
Monsieur Van Oye, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
Ligue des Vétérans de S.M. Léopold III, Bru-
xelles
De Heer Van der Jeugt, Gent

Afgesloten op datum van 7 dec. '70.
Clôture à la date du 7 déc. '70.

nuttige adressen adresses utiles

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.
Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51
Association d'Entraide Force Navale
6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZM
ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FN
Nationale Vereniging - Association Nationale
CPF(R) Deseck
26 av. Lambeau, Bruxelles 15
Afdeling Antwerpen
CPC(R) Planchar
Italiëlei 84, Antwerpen
Section Brabant - Afdeling Brabant
LDV(R) A. Dorsimont
4. av. du Pantheon, 1080 Bruxelles
Afdeling West-Vlaanderen
LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20, Oostende
Afdeling Oost-Vlaanderen
LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164, Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZM
ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FN
Section Bruxelloise - Brusselse Vereniging
2. rue Arthur Cosyns, 1020 Bruxelles
Section Liégeoise
Royal Motor Union 38, boulevard d'Avroy
Afdeling Gent
Kastanjestraat 131, Gent
Afdeling Antwerpen
Albert Dickschenstraat 21, Wilrijk
Afdeling Kempen
Cameynestraat 30, Geel
Afdeling Brugge
Scheepsdalelaan 32, Brugge
Région de Charleroi
45, rue de Bouffloulx, Châtelet
Afdeling Tongeren
Steenweg 96, Werm
Section Brabant Wallon
33, rue François. Court - St.-Etienne
Section Hainaut Centre-Ouest
rue Brigade Piron - 7230 Frameries
Afdeling Waasland
Parklaan 95, St.-Niklaas-Waas
Afdeling Tervuren
Lindboomstraat 2, Tervuren

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE
Vereniging voor Officieren in aktieve dienst
Association des Officiers en service actif
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel
Koninklijk Onderling Verbond Belgische
Onderofficieren
Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de
Belgique
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel
Beroepsunie der Belgische Onderofficieren
Union Professionnelle des Sous-Officiers de
Belgique
102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3
Vereniging Korporaals en Soldaten van België
Association Caporaux et Soldats de Belgique
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel

JEUGDGROEPERINGS
GROUPEMENTS DE JEUNESSE
Corps des Cadets de Marine
Marine Kadettenkorps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkindere, Bruxelles 18
Base : Port de Bruxelles - Bassin Beco
Corps des Cadets de Marine
Section Liège
16, Quai de Rome, Liège
Base : Port de Yacht
Marine Kadettenkorps - Afdeling Antwerpen
Greinstraat 23, Antwerpen
.. SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES "
VAN BELGIE
.. SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES "
DE BELGIQUE
Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq - P. de Conincklaan, 48 St.Andries
Directie West-Vlaanderen
F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
Directie Oost-Vlaanderen
Fl. Van Beethoven - Bavariaanstraat 127, Gent
Directie Antwerpen
M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem
Direction Brabant
M. Landeut
238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2
Direction des régions francophones
R. Pierard
30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur
* * *

ANTWERPEN (verschillende afdelingen)
M. Govaerts - St.-Fredégandusstraat 39, Deurne
G. Roosemeyers - Groenendaallaan 266, Antw.
F. Beuckelaers - de Bisthovelei 12, Deurne
G. Van Damme - Lange Leemstraat 309, Antw.
HOBOKEN
R. Pauwels - Kerkstraat 56, Antwerpen
OOSTENDE
R. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
BLANKENBERGE
R. Demeulenaere
L. Dujardinstraat 17, Blankenberge
KNOKKE
G. van der Linden - Natielaan 55, Westkapelle
NIEUWPOORT
A. Titeca - Arsenaalstraat 33, Nieuwpoort
DE PANNE
A. Lenaers - Zeelaan 212, Koksijde
IEPER
M. Dervaux - Kanonnierlaan 16, Ieper
ROESELARE
F. Verhecke - Molenstraat 155, Roeselare
IZEGEM
J. Vandommele - St.-Sebastiaanstraat 19, Izegem
ST.-KRUIS
Fr. Tournoy - Keizerstraat 3, St.-Kruis
BRUGGE
P. Zanders - Hooistraat 27, Brugge
GENT
Fl. Van Beethoven - Bavariaanstraat 127, Gent
DESTELBERGEN
J. Vanden Berghes - Belgiëlaan 101, Destelbergen
BRUXELLES
M. Landeut - rue Dieudonné Lefèvre 238, Brux. II
JAMBES
R. Pierard - rue L. Hicquet 30, St.-Servais
COUVIN
P. Bastin - rue du Herdeau 19, Couvin
ATH
Ch. Carton - Ch. de Bruxelles 342, Ath
* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME
Baron Danislei 16, Antwerpen
VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOOTS
Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen
District Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende
District Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)
Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28
Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)
Noordkasteelstraat 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80
Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)
Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82
Ecole de Navigation (E.N.O.)
Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28
Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)
6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80
Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)
46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijkvisserijschool
Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01
Stedelijke Visserijschool „John Bauwens“
Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19
Vrije Visserijschool „Paster Pype“
Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95
Vrije Visserijschool
Kerkstraat 5, Heist
Vrije Visserijschool
Marktplein 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

17^o. jaargang

neptunus 1970

17^o. année

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimensuelle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union imp. «de vuurtoren» tél. 059-751.32 à oostende — in belgië de la presse périodique belge — imprimé en Belgique : chez gedrukt bij druk. «de vuurtoren» tel. 059-751.32 te oostende

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68 Gent.

